



TUGAS AKHIR - RC14 - 1501

**EVALUASI KESADARAN BERPERILAKU LALU  
LINTAS MASYARAKAT (PELAJAR TINGKAT SMP)  
TERHADAP TINGKAT KECELAKAAN DI JALAN  
(SURABAYA)**

SYARDIANTI  
NRP. 3114 105 031

Dosen Pembimbing  
Hera Widyastuti, Ir., MT., Ph. D

JURUSAN TEKNIK SIPIL  
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan  
Institut Teknologi Sepuluh Nopember  
Surabaya 2016



THESIS - RC14 - 1501

**EVALUATION OF CONDUCT TRAFFIC AWARENESS  
SOCIETY (JUNIOR HIGH SCHOOL STUDENTS) WITH  
THE ACCIDENT RATE ON THE ROAD  
(SURABAYA)**

SYARDIANTI  
NRP. 3114 105 031

Lecturer  
Hera Widyastuti, Ir., MT., Ph. D

CIVIL ENGINEERING DEPARTMENT  
Faculty of Civil Engineering and Planning  
Sepuluh Nopember Institute of Technology  
Surabaya 2016



TUGAS AKHIR - RC14 - 1501

**EVALUASI KESADARAN BERPERILAKU LALU  
LINTAS MASYARAKAT (PELAJAR TINGKAT SMP)  
TERHADAP TINGKAT KECELAKAAN DI JALAN  
(SURABAYA)**

SYARDIANTI  
NRP. 3114 105 031

Dosen Pembimbing  
Hera Widyastuti, Ir., MT., Ph. D

JURUSAN TEKNIK SIPIL  
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan  
Institut Teknologi Sepuluh Nopember  
Surabaya 2016



FINAL PROJECT - RC14 - 1501

**EVALUATION OF CONDUCT TRAFFIC AWARENESS  
SOCIETY (JUNIOR HIGH SCHOOL STUDENTS) WITH  
THE ACCIDENT RATE ON THE ROAD  
(SURABAYA)**

SYARDIANTI  
NRP. 3114 105 031

Lecturer  
Hera Widyastuti, Ir., MT., Ph. D

CIVIL ENGINEERING DEPARTMENT  
Faculty of Civil Engineering and Planning  
Sepuluh Nopember Institute of Technology  
Surabaya 2016

**EVALUASI KESADARAN BERPERILAKU LALU  
LINTAS MASYARAKAT (PELAJAR TINGKAT SMP)  
TERHADAP TINGKAT KECELAKAAN DI JALAN  
(SURABAYA)**

**TUGAS AKHIR**

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat  
Memperoleh Gelar Sarjana Teknik  
Pada  
Bidang Studi Perhubungan  
Program Studi S-1 Lintas Jalur Teknik Sipil  
Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan  
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh:

**SYARDIANTI**

NRP 31141105031

Disetujui oleh Pembimbing Tugas Akhir

1. Hera Widyastuti, Ir., MT., Ph.D. .... (Pembimbing I)



**SURABAYA  
JULI, 2016**

**EVALUASI KESADARAN BERPERILAKU LALU  
LINTAS MASYARAKAT (PELAJAR TINGKAT SMP)  
TERHADAP TINGKAT KECELAKAAN DI JALAN  
(SURABAYA)**

**Nama** : Syardianti  
**NRP** : 3114105031  
**Jurusan** : Teknik Sipil, FTSP-ITS  
**Dosen Tugas Akhir** : Hera Widyastuti, Ir., MT., Ph. D

**Abstrak**

*Keselamatan merupakan hal utama yang harus dijaga dan diterapkan pada saat berkendara. Salah satu penyebab kecelakaan dalam berkendara adalah kelalaian dan tidak patuh terhadap peraturan lalu lintas. Tingkat kecelakaan lalu lintas didominasi pada usia anak dan remaja, sebagaimana dilaporkan oleh Direktorat Keselamatan Transportasi Jalan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dengan pertumbuhan rata-rata tahun 2013 mencapai 39,88 %. Sementara pertumbuhan rata-rata korban kecelakaan lalu lintas berdasarkan tingkat pendidikan didominasi oleh tingkat SD (15,18 %), SMP (6,26 %), dan SMA (11,91 %). Hal ini juga terlihat dari fakta yang menyebutkan, kecelakaan yang berujung pada kematian yang diakibatkan oleh remaja usia 16 tahun hampir dua kali lipat lebih banyak daripada yang diakibatkan oleh remaja usia 18 dan 19 tahun, bahkan tiga kali lebih sering bila dibandingkan yang diakibatkan oleh pengemudi yang berusia di atas 20 tahun (News Wakoka, 2015).*

*Perlu dilakukan penelitian untuk memperoleh nilai accident rate, tingkat pemahaman para pelajar SMP terhadap Peraturan Lalu Lintas. Niat dan tingkat pemahaman dijadikan*

*sebagai parameter kesadaran berperilaku lalu lintas. Dari data tersebut diperoleh hubungan antara kesadaran berperilaku lalu lintas terhadap tingkat kecelakaan serta variabel lainnya.*

*Dari hasil analisa diperoleh Accident Rate di Kota Surabaya secara umum (2010-2015) rata-rata sebesar 24,09 per 100 juta kend. Km. Tingkat kecelakaan tertinggi berada di jalan Blauran yaitu sebesar 78,87 per 100 juta kend. Km, dan terkecil berada di jalan Perak Barat yaitu sebesar 7,13 per 100 juta kend. Semakin kecil jumlah lajur akan memberikan kemungkinan terjadinya kecelakaan lebih besar Tidak ada perbedaan varians antara kelompok responden SMP Negeri dan Swasta terkait tentang tingkat pemahaman. Variabel yang mempengaruhi perilaku yang diukur dari niat adalah sikap (Coefficients Beta  $0,163 > 0,05$ ), norma subyektif (Coefficients Beta  $0,271 > 0,05$ ), dan kendali perilaku (Coefficients Beta  $0,477 > 0,05$ ) yang dipersepsikan. Sedangkan pengetahuan terkait peraturan lalu-lintas berpengaruh negatif signifikan pada niat mematuhi aturan lalu-lintas (Coefficients Beta -  $0,048 < 0,05$ ). KNOW (Pengetahuan) tidak berpengaruh terhadap Frekuensi Kecelakaan. Pengetahuan terkait peraturan lalu-lintas berpengaruh negatif signifikan pada frekuensi kecelakaan yang dialami. Coefficients Beta menunjukkan  $0,056 > 0,05$ , menyatakan bahwa semakin besar pengetahuan seseorang tidak akan meningkatkan frekuensi kecelakaan.*

***Kata kunci: kecelakaan, remaja, perilaku lalu lintas, accident rate.***

**EVALUASI KESADARAN BERPERILAKU LALU  
LINTAS MASYARAKAT (PELAJAR TINGKAT SMP)  
TERHADAP TINGKAT KECELAKAAN DI JALAN  
(SURABAYA)**

**Nama** : Syardianti  
**NRP** : 3114105031  
**Jurusan** : Teknik Sipil, FTSP-ITS  
**Dosen Tugas Akhir** : Hera Widyastuti, Ir., MT., Ph. D

**Abstrak**

*Keselamatan merupakan hal utama yang harus dijaga dan diterapkan pada saat berkendara. Salah satu penyebab kecelakaan dalam berkendara adalah kelalaian dan tidak patuh terhadap peraturan lalu lintas. Tingkat kecelakaan lalu lintas didominasi pada usia anak dan remaja, sebagaimana dilaporkan oleh Direktorat Keselamatan Transportasi Jalan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dengan pertumbuhan rata-rata tahun 2013 mencapai 39,88 %. Sementara pertumbuhan rata-rata korban kecelakaan lalu lintas berdasarkan tingkat pendidikan didominasi oleh tingkat SD (15,18 %), SMP (6,26 %), dan SMA (11,91 %). Hal ini juga terlihat dari fakta yang menyebutkan, kecelakaan yang berujung pada kematian yang diakibatkan oleh remaja usia 16 tahun hampir dua kali lipat lebih banyak daripada yang diakibatkan oleh remaja usia 18 dan 19 tahun, bahkan tiga kali lebih sering bila dibandingkan yang diakibatkan oleh pengemudi yang berusia di atas 20 tahun (News Wakoka, 2015).*

*Perlu dilakukan penelitian untuk memperoleh nilai accident rate, tingkat pemahaman para pelajar SMP terhadap Peraturan Lalu Lintas. Niat dan tingkat pemahaman dijadikan*



*sebagai parameter kesadaran berperilaku lalu lintas. Dari data tersebut diperoleh hubungan antara kesadaran berperilaku lalu lintas terhadap tingkat kecelakaan serta variabel lainnya.*

*Dari hasil analisa diperoleh Accident Rate di Kota Surabaya secara umum (2010-2015) rata-rata sebesar 24,09 per 100 juta kend. Km. Tingkat kecelakaan tertinggi berada di jalan Blauran yaitu sebesar 78,87 per 100 juta kend. Km, dan terkecil berada di jalan Perak Barat yaitu sebesar 7,13 per 100 juta kend. Semakin kecil jumlah lajur akan memberikan kemungkinan terjadinya kecelakaan lebih besar Tidak ada perbedaan varians antara kelompok responden SMP Negeri dan Swasta terkait tentang tingkat pemahaman. Variabel yang mempengaruhi perilaku yang diukur dari niat adalah sikap (Coefficients Beta  $0,163 > 0,05$ ), norma subyektif (Coefficients Beta  $0,271 > 0,05$ ), dan kendali perilaku (Coefficients Beta  $0,477 > 0,05$ ) yang dipersepsikan. Sedangkan pengetahuan terkait peraturan lalu-lintas berpengaruh negatif signifikan pada niat mematuhi aturan lalu-lintas (Coefficients Beta  $-0,048 < 0,05$ ). KNOW (Pengetahuan) tidak berpengaruh terhadap Frekuensi Kecelakaan. Pengetahuan terkait peraturan lalu-lintas berpengaruh negatif signifikan pada frekuensi kecelakaan yang dialami. Coefficients Beta menunjukkan  $0,056 > 0,05$ , menyatakan bahwa semakin besar pengetahuan seseorang tidak akan meningkatkan frekuensi kecelakaan.*

***Kata kunci: kecelakaan, remaja, perilaku lalu lintas, accident rate.***

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN .....</b>	<b>v</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>vii</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>ix</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>xiii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>xvii</b>
<b>DAFTAR TABEL.....</b>	<b>xxiii</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>xxvii</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Perumusan Masalah .....	3
1.3 Batasan Masalah .....	4
1.4 Tujuan Penelitian .....	4
1.5 Manfaat Hasil Penelitian.....	4
1.6 Lokasi Studi .....	5
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	<b>13</b>
2.1 Perkembangan Remaja.....	13
2.2 Perilaku .....	14
2.3 Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas.....	14
2.3.1 Pembagian Kecelakaan.....	15
2.4 Tingkat Kecelakaan.....	16
2.4.1 Volume Lalu Lintas.....	18
2.5 Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas.....	20

2.6 Faktor-faktor yang Mempengaruhi Perilaku.....	21
2.7 Perlengkapan Jalan.....	21
2.7.1 Rambu Lalu Lintas .....	21
2.7.2 Marka Jalan .....	23
2.7.3 Lampu Lalu Lintas .....	23
2.7.4 Lampu isyarat.....	23
2.8 Theory of Planned Behavior .....	23
2.9 Pengukuran Variabel-Variabel.....	24
2.9.1 Sikap.....	27
2.9.2 Norma Subyektif .....	28
2.9.3 Kendali Perilaku yang Dipersepsikan .....	28
2.9.4 Pengetahuan tentang Berlalu-Lintas.....	30
2.9.5 Niat .....	31
2.10 Metode Analisis Statistik .....	32
2.10.1 Uji Validitas .....	32
2.10.2 Uji Reabilitas.....	32
2.10.3 Uji T .....	33
2.10.4 Analisis Regresi.....	33
<b>BAB III METODOLOGI PENELITIAN.....</b>	<b>35</b>
3.1 Alat dan Bahan.....	35
3.1.1 Alat .....	35
3.1.2 Bahan.....	35
3.2 Metodologi Pengerjaan Tugas Akhir .....	35
3.2.1 Identifikasi Masalah .....	36
3.2.2 Studi Pustaka .....	37
3.2.3 Pengumpulan Data Primer dan Sekunder...	37

3.2.4 Pengolahan Data.....	38
3.2.5 Analisa Data .....	38
3.2.6 Kesimpulan dan Saran.....	39
<b>BAB IV DATA PENELITIAN .....</b>	<b>43</b>
4.1 Pengumpulan Data Primer .....	43
4.1.1 Prosedur Pengambilan Data Primer.....	44
4.2 Pengumpulan Data Sekunder .....	44
4.2.1 Data Kecelakaan Jalan Raya Secara Umum dan Yang Melibatkan Pelajar (tingkat SMP Negeri dan Swasta) di Surabaya Tahun 2010-2015 .....	44
4.2.2 Data LHR Kota Surabaya Tahun 2010-2015.....	45
4.3 Data Primer .....	45
4.4 Data Sekunder .....	46
4.4.1 Data Jalan Aarteri Kota Surabaya .....	46
4.4.2 Data Jalan Arteri Kota Surabaya Berdasarkan Tipe Jalan.....	52
4.4.3 Data Kecelakaan Kota Surabaya di Jalan Arteri Tahun 2010-2015 .....	57
4.4.4 Data Kecelakaan Kota Surabaya Berdasarkan Tipe Kecelakaan .....	61
4.4.5 Data Kecelakaan Kota Surabaya Berdasarkan Usia Korban/Pelaku Tahun 2010-2015.....	73
4.4.6 Data Volume Lalu Lintas Harian Rerata (LHR) Tahun 2010-2015 .....	73
<b>BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>75</b>
5.1 Analisa Tingkat Kecelakaan ( <i>Accident Rate</i> ) .....	75
5.1.1 Perhitungan Volume Lalu Lintas.....	75
5.1.2 Perhitungan <i>Accident Rate</i> .....	77

5.1.3 Karakteristik Jalan Berdasarkan Tingkat Kecelakaan dan Tipe Jalan .....	80
5.2 Form Kuesioner .....	82
5.2.1 Rencana <i>Sampling</i> Penelitian .....	82
5.2.2 Uji	
Validitas dan Reabilitas .....	83
5.2.3 Karakteristik Responden .....	87
5.3 Evaluasi terhadap Kesadaran Berperilaku Pengguna Jalan (Pelajar Tingkat SMP) .....	108
5.3.1 Tingkat Pemahaman Mengenai Peraturan Lalu Lintas .....	108
5.3.2 Perhitungan Untuk Membandingkan Rata-rata Dua Sampel Independen (Siswa SMP Negeri dan Swasta) .....	110
5.3.3 Analisis Berdasarkan Perilaku Siswa SMP Negeri dan Swasta Menggunakan <i>Theory of Planned Behavior</i> .....	112
5.3.4 Analisis Berdasarkan Jumlah Kecelakaan yang Terjadi Terhadap Tingkat Pemahaman ....	116
5.3.5 Tingkat Kemauan untuk Berpartisipasi Terhadap Upaya Pemerintah .....	119
<b>BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>127</b>
Kesimpulan .....	127
Saran .....	129
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>131</b>
<b>LAMPIRAN .....</b>	<b>135</b>
<b>BIODATA PENULIS .....</b>	<b>177</b>

## DAFTAR GAMBAR

<b>Gambar 1.1</b> Peta Kota Surabaya, Jawa Timur, Indonesia.....	2
<b>Gambar 1.2</b> SMP Negeri 2 Surabaya .....	7
<b>Gambar 1.3</b> SMP Negeri 9 Surabaya .....	8
<b>Gambar 1.4</b> SMP Negeri 32 Surabaya .....	8
<b>Gambar 1.5</b> SMP Yapita .....	9
<b>Gambar 1.6</b> SMP IPIEMS Surabaya.....	9
<b>Gambar 1.7</b> SMP Muhammadiyah 10 Surabaya.....	10
<b>Gambar 1.8</b> Rencana lokasi survei sekolah SMP .....	11
<b>Gambar 2. 1</b> Rambu-rambu lalu lintas .....	22
<b>Gambar 2. 2</b> Model Skematis <i>Theory of Planned Behavior</i> .....	25
<b>Gambar 3. 1</b> Flowchart Metodologi Penelitian .....	40
<b>Gambar 5. 1</b> Deskriptif statistik responden siswa SMP Negeri berdasarkan jenis kelamin.....	88
<b>Gambar 5. 2</b> Deskriptif statistik responden siswa SMP Swasta berdasarkan jenis kelamin .....	88
<b>Gambar 5. 3</b> Deskriptif statistik responden siswa SMP Negeri berdasarkan usia.....	89
<b>Gambar 5. 4</b> Deskriptif statistik responden siswa SMP Swasta berdasarkan usia .....	89
<b>Gambar 5. 5</b> Deskriptif statistik responden siswa SMP Negeri berdasarkan kelas (tingkat SMP) .....	90

<b>Gambar 5. 6</b> Deskriptif statistik responden siswa SMP Swasta berdasarkan kelas (tingkat SMP).....	90
<b>Gambar 5. 7</b> Deskriptif statistik responden siswa SMP Negeri berdasarkan jenis kendaraan yang digunakan untuk keperluan secara umum sehari-hari .....	91
<b>Gambar 5. 8</b> Deskriptif statistik responden siswa SMP Swasta berdasarkan jenis kendaraan yang digunakan untuk keperluan secara umum sehari-hari .....	92
<b>Gambar 5. 9</b> Deskriptif statistik responden siswa SMP Negeri berdasarkan pernah/tidak mengalami kecelakaan .....	92
<b>Gambar 5. 10</b> Deskriptif statistik responden siswa SMP Swasta berdasarkan pernah/tidak mengalami kecelakaan. ....	93
<b>Gambar 5. 11</b> Gambaran umum berdasarkan frekuensi kecelakaan yang dialami Siswa SMP Negeri .....	94
<b>Gambar 5. 12</b> Gambaran umum berdasarkan frekuensi kecelakaan yang dialami Siswa SMP Swasta.....	94
<b>Gambar 5. 13</b> Gambaran umum berdasarkan tingkat luka yang dialami Siswa SMP Negeri .....	95
<b>Gambar 5. 14</b> Gambaran umum berdasarkan tingkat luka yang dialami Siswa SMP Swasta.....	95
<b>Gambar 5. 15</b> Gambaran umum berdasarkan kendaraan yang digunakan saat kecelakaan Siswa SMP Negeri .....	96
<b>Gambar 5. 16</b> Gambaran umum berdasarkan kendaraan yang digunakan saat kecelakaan Siswa SMP Swasta.....	97

<b>Gambar 5. 17</b> Gambaran umum berdasarkan lama waktu perawatan pasca kecelakaan Siswa SMP Negeri	97
<b>Gambar 5. 18</b> Gambaran umum berdasarkan lama waktu perawatan pasca kecelakaan Siswa SMP Swasta	98
<b>Gambar 5. 19</b> Gambaran umum berdasarkan biaya yang dikeluarkan akibat kecelakaan Siswa SMP Negeri	98
<b>Gambar 5. 20</b> Gambaran umum berdasarkan biaya yang dikeluarkan akibat kecelakaan Siswa SMP Swasta	99
<b>Gambar 5. 21</b> Gambaran umum berdasarkan lama waktu istirahat dari sekolah akibat kecelakaan Siswa SMP Negeri .....	100
<b>Gambar 5. 22</b> Gambaran umum berdasarkan lama waktu istirahat dari sekolah akibat kecelakaan Siswa SMP Swasta.....	100
<b>Gambar 5. 23</b> Gambaran umum posisi (pengemudi/penumpang) saat terjadi kecelakaan Siswa SMP Negeri .....	101
<b>Gambar 5. 24</b> Gambaran umum posisi (pengemudi/penumpang) saat terjadi kecelakaan Siswa SMP Swasta.....	102
<b>Gambar 5. 25</b> Gambaran tentang berlalu lintas berdasarkan kecepatan rata-rata berkendara siswa SMP Negeri .....	103
<b>Gambar 5. 26</b> Gambaran tentang berlalu lintas berdasarkan kecepatan rata-rata berkendara siswa SMP Swasta.....	103
<b>Gambar 5. 27</b> Gambaran tentang berlalu lintas berdasarkan kepemilikan surat izin mengemudi (SIM) siswa SMP Negeri .....	104



<b>Gambar 5. 28</b> Gambaran tentang berlalu lintas berdasarkan kepemilikan surat izin mengemudi (SIM) siswa SMP Swasta .....	104
<b>Gambar 5. 29</b> Gambaran tentang berlalu lintas berdasarkan tahu/tidak tentang kawasan lalu lintas siswa SMP Negeri .....	105
<b>Gambar 5. 30</b> Gambaran tentang berlalu lintas berdasarkan tahu/tidak tentang kawasan lalu lintas siswa SMP Swasta .....	105
<b>Gambar 5. 31</b> Gambaran tentang berlalu lintas berdasarkan pernah/tidak melanggar peraturan lalu lintas siswa SMP Negeri.....	106
<b>Gambar 5. 32</b> Gambaran tentang berlalu lintas berdasarkan pernah/tidak melanggar peraturan lalu lintas siswa SMP Swasta .....	107
<b>Gambar 5. 33</b> Gambaran tentang berlalu lintas berdasarkan penggunaan alat standar keselamatan selama berkendara siswa SMP Negeri.....	107
<b>Gambar 5. 34</b> Gambaran tentang berlalu lintas berdasarkan penggunaan alat standar keselamatan selama berkendara siswa SMP Swasta .....	108
<b>Gambar 5. 35</b> Pernyataan responden SMP Negeri berdasarkan keinginan untuk mematuhi peraturan lalu lintas.....	119
<b>Gambar 5. 36</b> Pernyataan responden SMP Swasta berdasarkan keinginan untuk mematuhi peraturan lalu lintas.....	120
<b>Gambar 5. 37</b> Pernyataan responden SMP Negeri berdasarkan keinginan untuk mengikuti program	

pemerintah/sekolah untuk lebih mengetahui tentang peraturan lalu lintas .....	120
<b>Gambar 5. 38</b> Pernyataan responden SMP Swasta berdasarkan keinginan untuk mengikuti program pemerintah/sekolah untuk lebih mengetahui tentang peraturan lalu lintas .....	121
<b>Gambar 5. 39</b> Pernyataan responden SMP Negeri berdasarkan keinginan untuk menggunakan alat pelindung diri standar saat berkendara .....	122
<b>Gambar 5. 40</b> Pernyataan responden SMP Swasta berdasarkan keinginan untuk menggunakan alat pelindung diri standar saat berkendara .....	122
<b>Gambar 5. 41</b> Pernyataan responden SMP Negeri bahwa mematuhi peraturan lalu lintas merupakan hal yang sulit.....	123
<b>Gambar 5. 42</b> Pernyataan responden SMP Swasta bahwa mematuhi peraturan lalu lintas merupakan hal yang sulit.....	124
<b>Gambar 5. 43</b> Pernyataan responden SMP Negeri bahwa mereka telah terbiasa berkendara secara aman	124
<b>Gambar 5. 44</b> Pernyataan responden SMP Swasta bahwa mereka telah terbiasa berkendara secara aman	125
<b>Gambar 5. 45</b> Pernyataan responden SMP Negeri bahwa orang di sekitar mereka mayoritas mematuhi peraturan lalu lintas .....	125
<b>Gambar 5. 46</b> Pernyataan responden SMP Swasta bahwa orang di sekitar mereka mayoritas mematuhi peraturan lalulintas .....	126

*Halaman ini sengaja dikosongkan*

## DAFTAR TABEL

<b>Tabel 1. 1</b> Tabel Jalan Arteri Primer Kota Surabaya ...	6
<b>Tabel 2. 2</b> Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan .....	20
<b>Tabel 4. 1</b> Jalan Arteri Primer kota Surabaya .....	46
<b>Tabel 4. 2</b> Jalan Arteri Sekunder Kota Surabaya .....	47
<b>Tabel 4. 3</b> Data Jalan Arteri Primer Kota Surabaya Berdasarkan Tipe Jalan.....	52
<b>Tabel 4. 4</b> Data Jalan Arteri Sekunder Kota Surabaya Berdasarkan Tipe Jalan.....	53
<b>Tabel 4. 5</b> Data Kecelakaan Kota Surabaya di Jalan Arteri Primer Tahun 2010 - 2015 .....	57
<b>Tabel 4. 6</b> Data Kecelakaan Kota Surabaya di Jalan Arteri Sekunder Tahun 2010 - 2015 .....	58
<b>Tabel 4. 7</b> Data Kecelakaan Kota Surabaya Berdasarkan Tipe Kecelakaan Tahun 2010 .....	61
<b>Tabel 4. 8</b> Data Kecelakaan Kota Surabaya Berdasarkan Tipe Kecelakaan Tahun 2011 .....	63
<b>Tabel 4. 9</b> Data Kecelakaan Kota Surabaya Berdasarkan Tipe Kecelakaan Tahun 2012 .....	65
<b>Tabel 4. 10</b> Data Kecelakaan Kota Surabaya Berdasarkan Tipe Kecelakaan Tahun 2013 .....	67
<b>Tabel 4. 11</b> Data Kecelakaan Kota Surabaya Berdasarkan Tipe Kecelakaan Tahun 2014 .....	69
<b>Tabel 4. 12</b> Data Kecelakaan Kota Surabaya Berdasarkan Tipe Kecelakaan Tahun 2015 .....	71

<b>Tabel 4. 13</b> Data Kecelakaan Kota Surabaya Berdasarkan Usia Korban dan Pelaku Tahun 2010 - 2013 .....	72
<b>Tabel 4. 14</b> Data Kecelakaan Kota Surabaya Berdasarkan Usia Korban dan Pelaku Tahun 2010-2013 .....	73
<b>Tabel 4. 15</b> Data Volume Lalu Lintas Harian Rerata (LHR) Tahun 2010-2015 kota Surabaya .....	74
<b>Tabel 5. 1</b> Data hasil survey traffic counting jam sibuk untuk jalan Rajawali (smp/jam) tahun 2015.....	76
<b>Tabel 5. 2</b> Tabulasi Hasil Perhitungan Tingkat Kecelakaan Jalan di Kota Surabaya.....	78
<b>Tabel 5. 3</b> Tingkat Kecelakaan Berdasarkan Tipe Jalan (1 arah).....	80
<b>Tabel 5. 4</b> Tipe dan Rincian Kecelakaan (Jalan 1 arah: Blauran) .....	81
<b>Tabel 5. 5</b> Tingkat Kecelakaan Berdasarkan Tipe Jalan (2 arah).....	81
<b>Tabel 5. 6</b> Tipe dan Rincian Kecelakaan (Jalan 2 arah: Kedung Cowek).....	80
<b>Tabel 5. 7</b> Tabel KMO and Bartlet's Tests .....	84
<b>Tabel 5. 8</b> Hasil Analisis Uji Validitas Item-Item Theory of Planned Behavior.....	86
<b>Tabel 5. 9</b> Hasil Uji Reabilitas Theory of Planned Behavior.....	87
<b>Tabel 5. 10</b> Hasil Penilaian Siswa SMP Negeri dari Pertanyaan Mengenai Peraturan Lalu Lintas dari Kuesioner.....	109

<b>Tabel 5. 11</b> Hasil Penilaian Siswa SMP Swasta dari Pertanyaan Mengenai Peraturan Lalu Lintas dari Kuesioner.....	109
<b>Tabel 5. 12</b> Hasil Uji T .....	111
<b>Tabel 5. 13</b> Hasil Uji Regresi Perilaku Siswa SMP Negeri dan Swasta Menggunakan Theory of Planned Behavior.....	113
<b>Tabel 5. 14</b> Hasil Uji Anova <i>Theory of Planned Behavior</i> .....	114
<b>Tabel 5. 15</b> Output Analisis Regresi Berdasarkan Jumlah Kecelakaan yang Terjadi Terhadap Tingkat Pemahaman.....	117

*Halaman ini sengaja dikosongkan*

## DAFTAR LAMPIRAN

<b>Lampiran 1</b> Tabel Pertumbuhan Rata-Rata Volume LHR Kota Surabaya.....	135
<b>Lampiran 2</b> Data Volume LHR Kota Surabaya Tahun 2015 .....	136
<b>Lampiran 3</b> Kuesioner .....	138
<b>Lampiran 4</b> Hasil Kuesioner SMP Negeri (Bagian A)	145
<b>Lampiran 5</b> Hasil Kuesioner SMP Negeri (Bagian B)	150
<b>Lampiran 6</b> Hasil Kuesioner SMP Negeri (Bagian C)	155
<b>Lampiran 7</b> Hasil Kuesioner SMP Negeri (Bagian D)	160
<b>Lampiran 8</b> Hasil Kuesioner SMP Negeri (Bagian E)	165
<b>Lampiran 9</b> Hasil Kuesioner SMP Negeri (Bagian <i>Theory of Planned Behavior</i> ) .....	170
<b>Lampiran 10</b> Hasil Kuesioner SMP Swasta (Bagian <i>Theory of Planned Behavior</i> ) .....	172
<b>Lampiran 11</b> Tabel distribusi T .....	175



*Halaman ini sengaja dikosongkan*

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1. Latar Belakang**

Keselamatan merupakan hal utama yang harus dijaga dan diterapkan pada saat berkendara. Berdasarkan Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh UUD Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Aspek keamanan dan keselamatan menjadi perhatian yang ditekankan dalam pengaturan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sehingga UU LLAJ menekankan terwujudnya upaya pembinaan, pemberian bimbingan, dan pendidikan lalu lintas sejak usia dini.

Yogadhita Gede perwakilan dari Badan Kesehatan Dunia alias *WHO (World Health Organization)* mencatat ada sekitar 400.000 korban di bawah usia 25 tahun yang meninggal di jalan raya dengan rata-rata angka kematian 1.000 anak-anak dan remaja setiap harinya. Kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab utama kematian anak-anak di dunia dengan rentang usia 10-24 tahun (Kompas Gramedia, 2013).

Kecelakaan menjadi pembunuh nomor tiga setelah penyakit jantung dan *Tuberculosis (TBC)*. Catatan terkini menunjukkan, di Asia Tenggara saja, 153.000 orang tewas akibat kecelakaan lalu lintas pada tahun 2014. Hal ini seiring dengan data Bank Dunia yang menunjukkan, 85% kecelakaan terjadi di negara berkembang. Lima puluh persen dari angka kecelakaan itu adalah di negara-negara Asia Pasifik.

Indonesia menduduki peringkat kelima, setelah Tiongkok, India, Afghanistan, dan Nigeria. Pada tahun tersebut, 28.000 korban meninggal dari total 95.247 kejadian

kecelakaan lalin, atau 72 orang meninggal per hari. Mayoritas kecelakaan ini melibatkan sepeda motor dan terjadi di Pulau Jawa, dan 81% terjadi karena kesalahan manusia. Hal yang perlu dicermati dari data ini, yaitu mayoritas korban kecelakaan lalin adalah mereka yang berusia 15 tahun hingga 35 tahun. Pengendara remaja seringkali terlibat dalam kecelakaan-kecelakaan lalin yang fatal. Hal ini terlihat dari fakta yang menyebutkan, kecelakaan yang berujung pada kematian yang diakibatkan oleh remaja usia 16 tahun hampir dua kali lipat lebih banyak daripada yang diakibatkan oleh remaja usia 18 dan 19 tahun, bahkan tiga kali lebih sering bila dibandingkan yang diakibatkan oleh pengemudi yang berusia di atas 20 tahun (News Wakoka, 2015).

Remaja termasuk golongan yang rentan dalam lalu lintas, indera mereka belum berkembang dengan sempurna. Pada skala Nasional tingkat kecelakaan lalu lintas didominasi pada usia anak dan remaja, sebagaimana dilaporkan oleh Direktorat Keselamatan Transportasi Jalan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dengan pertumbuhan rata-rata tahun 2013 mencapai 39,88 %. Sementara pertumbuhan rata-rata korban kecelakaan lalu lintas berdasarkan tingkat pendidikan didominasi oleh tingkat SD (15,18 %), SMP (6,26 %), dan SMA (11,91 %) (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2014).

Permasalahan keselamatan lalu lintas pada usia anak dan remaja tidak hanya terjadi pada tataran global dan nasional, namun juga terjadi di Surabaya sebagai daerah tujuan penelitian. Surabaya adalah ibu kota Provinsi Jawa Timur, Indonesia sekaligus menjadi kota metropolitan terbesar di provinsi tersebut. Surabaya memiliki luas wilayah 33.306,30 Ha (Pemerintah Kota Surabaya, 2015) dengan penduduknya berjumlah 2.936.564 jiwa (Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kota Surabaya, 2015). Surabaya merupakan salah satu kota tujuan pendidikan di Indonesia. Ribuan siswa

maupun mahasiswa dari berbagai daerah di Indonesia mengenyam pendidikan di kota ini.

Kaum remaja dengan usia setingkat SMP cenderung lebih mandiri dan lebih banyak melakukan perjalanan sendiri dibandingkan dengan anak-anak usia Sekolah Dasar (SD), sehingga memerlukan pemahaman dan keterampilan untuk berperilaku selamat ketika melakukan kegiatan berlalu lintas di jalan. Di sisi lain, para remaja usia SMP belum sah untuk memiliki ijin mengemudi kendaraan bermotor.

Salah satu metode untuk meningkatkan kesadaran dan budaya keselamatan jalan adalah melalui pendidikan dan promosi pentingnya keselamatan lalu lintas. Strategi dan program Pemerintah Indonesia untuk mewujudkan dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas telah diimplementasikan dalam banyak kegiatan seperti Polsana (Polisi Sahabat Anak), PKS (Patroli Keamanan Sekolah), *Traffic Police Goes to Campus*, *Safety Riding*, *Save Our Students*, Kampanye Keselamatan Lalu Lintas, TMC (*Traffic Management Centre*), Sekolah Mengemudi, Saka Bhayangkara Lantas, *Traffic Board*, Taman Lalu Lintas, Operasi Kepolisian dan Penegakan Hukum. Penelitian ini dimaksudkan untuk memperoleh gambaran mengenai tingkat keselamatan lalu lintas dan kesadaran berperilaku lalu lintas masyarakat khususnya pelajar tingkat SMP, sehingga dapat diidentifikasi dan dianalisis tingkat keselamatan dan kebutuhan pendidikan keselamatan untuk mengetahui bentuk program yang dapat dilaksanakan baik antara sekolah dengan siswa maupun pemerintah dengan siswa.

## **1.2. Perumusan Masalah**

1. Berapa nilai *accident rate* di Kota Surabaya secara umum?
2. Seberapa besar tingkat pemahaman masyarakat (pelajar SMP Kota Surabaya) mengenai Peraturan Lalu Lintas?

### 1.3. Batasan Masalah

1. Analisis yang dilakukan adalah berdasarkan data kecelakaan yang terjadi di jalan arteri primer sebagai parameternya.
2. Perhitungan *Accident Rate* hanya dilakukan pada jalan arteri yang tersedia volume LHR (Lalu Lintas Harian Rerata) ruang lingkup Dinas Perhubungan Kota Surabaya.
3. Wilayah yang ditinjau adalah kota Surabaya dengan ruang lingkup Polrestabes Kota Surabaya.
4. Evaluasi dilakukan terhadap perilaku pengguna jalan. Pengguna jalan pada penelitian ini adalah pelajar tingkat Sekolah Menengah Pertama Negeri dan Swasta.
5. Pengambilan sampel wawancara hanya untuk mengetahui seberapa besar tingkat pemahaman masyarakat (pelajar SMP) mengenai Peraturan Lalu Lintas.
6. SPSS digunakan sebagai alat bantu pemodelan analisis statistik.

### 1.4. Tujuan Penelitian

1. Mengetahui nilai *accident rate* di Kota Surabaya secara umum.
2. Mengetahui sejauh mana tingkat pemahaman masyarakat (pelajar SMP) terhadap Peraturan Lalu Lintas.

### 1.5. Manfaat Hasil Penelitian

Manfaat dari penelitian ini adalah untuk memberikan *early warning* kepada pemangku kebijakan penanganan keselamatan jalan. Dalam hal ini adalah Dinas Perhubungan Kota Surabaya yang mengatur Manajemen Lalu Lintas, Polrestabes Surabaya yang menangani Laka Lintas di Surabaya, Bina Marga yang bertanggung jawab dengan penyediaan fasilitas jalan. Selain memberikan *early warning* kepada pemangku kebijakan penanganan keselamatan jalan,

penelitian ini juga memberikan *early warning* kepada pihak sekolah maupun orangtua pelajar.

### 1.6. Lokasi Studi

Lokasi penelitian akan dilaksanakan di Kota Surabaya dengan rincian sebagai berikut:

Nama Kota : Surabaya

Provinsi : Jawa Timur



**Gambar 1. 1** Peta Kota Surabaya, Jawa Timur, Indonesia

(Sumber: Google Maps, diakses 26 November 2015)

Analisis *accident rate* kota Surabaya secara umum dilakukan di jalan arteri, untuk jalan arteri primer lihat tabel 1.1

**Tabel 1.1 Tabel Jalan Arteri Primer Kota Surabaya**

No	Nama Ruas	Panjang Ruas (Km)	Tipe Jalan	Nama Pangkal Ruas	Nama Ujung Ruas	Kecamatan
1	Raya Diponegoro	2.74	4/2D	Pasar Kembang	Raya Wonokromo	Tegalsari
2	A. Yani	4.86	6/2D	Raya Wonokromo	Raya Waru (Sda)	Gayungan
3	Demak	2.5	4/2D	Gresik	Kali Butuh	Kembangan
4	Gresik	11.59	2/2UD	Kalanak	Rajawali	Kembangan
5	Kali Butuh	0.81	4/2D	Kranggan	Demak	Bubutan
6	Kalanak	3.18	4/2UD	Tambam Osowilangun	Gresik	Asem Rowo
7	Kusuma Bangsa	1.74	6/2D	Sumatra	Kapasari	Genteng
8	Margomulyo	3.16	4/2D	Kalanak	Raya Tandes	Wonokromo
9	Nggel	3.06	2/2UD	Sia. Wonokromo	Raya Gubeng	Wonokromo
10	Pasar Kembang	0.73	6/2D	Kedung Doro	Raya Diponegoro	Tegalsari
11	Raya Arjuno	1.5	6/2D	Kali Butuh	Pasar Kembang	Sawahan
12	Raya Gubeng	1.59	4/2UD	Nggel	Sumatra	Gubeng
13	Raya Hang Tuah	0.32	4/2D	S. Iskandar Muda	Sarvajala	Semampir
14	Raya Wonokromo	1.08	6/2D	Raya Diponegoro	A. Yani	Wonokromo
15	S. Iskandar Muda	0.62	6/2D	Sidorame	Raya Hang Tuah	Semampir
16	Sarwa Jala	0.48	4/2D	Raya Hang Tuah	Singsingmangaraja	Pabean Cantikan
17	Sidorame	2.13	4/2D	Sidotopo Lor	S. Iskandar Muda	Semampir
18	Sidotopo Lor	0.52	4/2D	Simokerto	Sidorame	Semampir
19	Singsingmangaraja	0.43	4/2UD	Sarvajala	Tj. Perak Barat/Timur	Pabean Cantikan
20	Sta. Wonokromo	1.51	6/2D	A. Yani	Nggel	Wonokromo
21	Sumatera	1.16	2/2UD	Raya Gubeng	Kusuma Bangsa	Gubeng
22	Tambak Osowilangun	6.32	4/2D	Kalanak	Gresik	Asem Rowo
23	Tj. Perak Barat/Timur	3.63	6/2D	Gresik	-	Pabean Cantikan

*Sumber: Dikutip dari dokumen Lampiran 1 (Pemerintah Kota Surabaya, 2012)*



Survey wawancara dalam bentuk kuesioner akan dilakukan pada pelajar tingkat SMP Negeri dan Swasta di Kota Surabaya. Jumlah total SMP Negeri di Surabaya adalah 52 sekolah dan Swasta adalah 284 sekolah. (Dinas Pendidikan Pemerintah Kota Surabaya, 2016). Terdapat 4.883 siswa yang terdaftar di SMP Negeri Kota Surabaya dan 55.550 siswa yang terdaftar di SMP Swasta Surabaya (Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, 2016). Survey dilakukan dengan metode *sampling* dengan rincian sekolah sebagai berikut:

1. Nama Sekolah : SMP Negeri 2 Surabaya

Alamat : Jalan Kepanjen No.1, Jawa Timur



***Gambar 1. 2 SMP Negeri 2 Surabaya***

2. Nama Sekolah : SMP Negeri 9 Surabaya

Alamat : Jalan Taman Putra Agung 1,  
Rangkah, Tambaksari, Surabaya,  
Jawa Timur



***Gambar 1. 3 SMP Negeri 9 Surabaya***

3. Nama Sekolah : SMP Negeri 32 Surabaya  
Alamat : Jalan A. Yani, No. 6-8,  
Wonokromo, Surabaya, Jawa Timur



***Gambar 1. 4 SMP Negeri 32 Surabaya***

4. Nama Sekolah : SMP Yapita  
Alamat : Jalan Arief Rachman Hakim,  
No.19, Keputih, Sukolilo, Surabaya,  
Jawa Timur



*Gambar 1. 5 SMP Yapita*

5. Nama Sekolah : SMP IPIEMS Surabaya  
Alamat : Jalan Raya Menur, No. 125,  
Manyar Sebrangan, Mulyorejo,  
Surabaya, Jawa Timur



*Gambar 1. 6 SMP IPIEMS Surabaya*

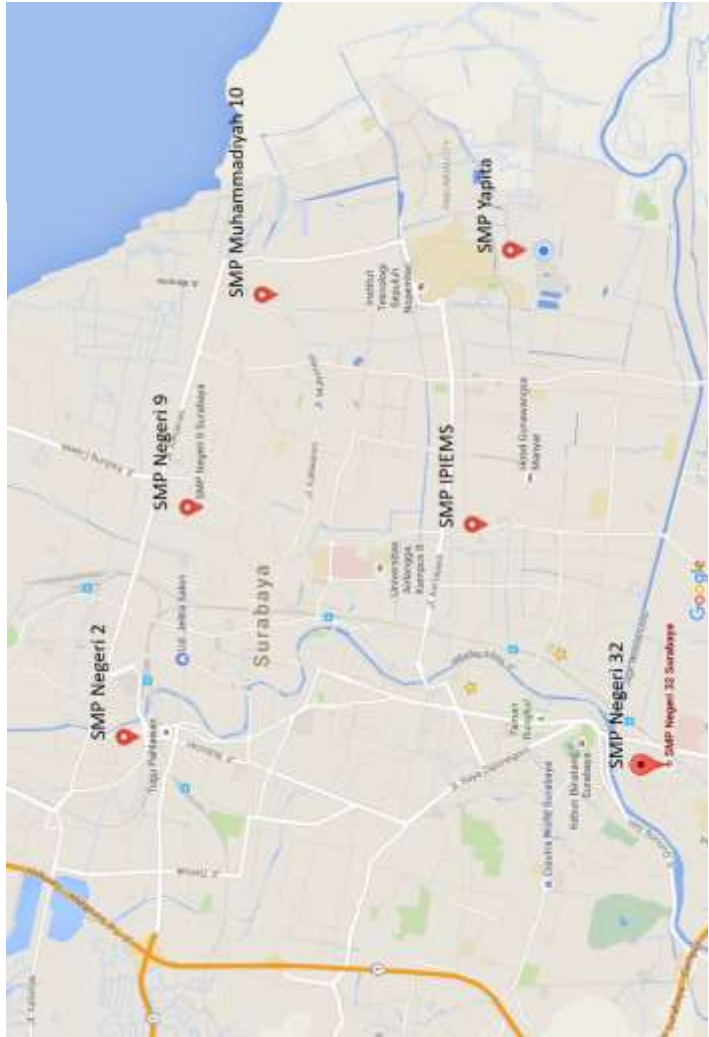
6. Nama Sekolah : SMP Muhammadiyah 10 Surabaya  
Alamat : Jalan Sutorejo 98-100, Surabaya  
Jawa Timur



*Gambar 1. 7 SMP Muhammadiyah 10 Surabaya*

Rencana lokasi survey sekolah SMP seperti pada gambar 1.8, sehingga pelajar yang akan disurvei diasumsikan melewati jalan arteri.

*Gambar 1. 8 Rencanan lokasi survei sekolah SMP*



*Sumber: Google Maps (2016)*

*Halaman ini sengaja dikosongkan*

## **BAB II**

# **TINJAUAN PUSTAKA**

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1. Perkembangan Remaja

Perkembangan biasanya digambarkan dalam periode-periode tertentu. Klasifikasi masa perkembangan yang paling umum dipakai adalah sebagai berikut: masa sebelum kelahiran/prenatal, masa bayi, masa kanak-kanak awal, masa kanak-kanak tengah dan akhir, masa remaja, masa dewasa awal, masa dewasa tengah, dan masa dewasa akhir. Remaja (*adolescence*) diartikan sebagai masa perkembangan transisi antara masa anak-anak dan masa dewasa yang mencakup perubahan biologis, kognitif, dan sosial-emosional (Santrock, 2003). Masa remaja dimulai kira-kira usia 10 sampai 13 tahun dan berakhir antara usia 18 dan 22 tahun.

Semakin banyak ahli perkembangan yang menggambarkan remaja sebagai masa remaja awal dan akhir. Masa remaja awal (*early adolescence*) kira-kira sama dengan masa sekolah menengah pertama (SMP) dan mencakup kebanyakan perubahan pubertas. Remaja cenderung mudah terpengaruh dengan lingkungan di sekitarnya, dan hal tersebut menjadi salah satu pemicu terjadinya kenakalan pada remaja. Istilah kenakalan remaja mengacu pada suatu rentang yang luas, dari tingkah laku yang tidak dapat diterima secara sosial (misalnya bersikap berlebihan di sekolah) sampai pelanggaran status (seperti melarikan diri) hingga tindak kriminal (misalnya pencurian).

Joy Dryfoos (1990) menganalisis program-program yang telah mencapai keberhasilan dalam mencegah atau mengurangi masalah-masalah pada remaja dan menemukan sebelas komponen umum dalam program-program tersebut (Santrock, 2003), yaitu:

1. Perhatian Individual yang Intensif.



2. Pendekatan Kolaboratif dengan Berbagai Perantara dalam Masyarakat Luas.
3. Identifikasi dan Intervensi Awal.
4. Bertempat di Sekolah.
5. Pelaksanaan Program Sekolah dengan Perantara di Luar Sekolah.
6. Lokasi Program di Luar Sekolah.
7. Perencanaan Pelaksanaan Pelatihan.
8. Pelatihan Keterampilan Hidup.
9. Penggunaan Teman Sebaya dalam Intervensi.
10. Penggunaan Orang Tua dalam Intervensi.
11. Keterlibatan Dunia Kerja.

## **2.2. Perilaku**

Dari segi biologis, perilaku adalah suatu kegiatan atau aktivitas organisme (makhluk hidup) yang bersangkutan (Notoatmodjo, 2005). Oleh sebab itu, dari sudut pandang biologis semua makhluk hidup mulai dari tumbuh-tumbuhan, binatang sampai dengan manusia itu berperilaku, karena mereka mempunyai aktivitas masing-masing. Salah satunya dalam kegiatan berkendara, setiap hari bahkan setiap saat manusia selalu melakukan kegiatan perjalanan dengan menggunakan kendaraan. Perilaku saat berkendara dapat berpengaruh terhadap tingkat keselamatan di jalan. Hal tersebut tergantung dari bagaimana tingkat pemahaman mereka mengenai peraturan lalu lintas dan apakah mereka terbiasa hidup dengan berkendara secara aman.

## **2.3. Pengertian Kecelakaan Lalu-Lintas**

Kecelakaan adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan yang sedang bergerak dengan atau tanpa pengguna jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda, kecelakaan disebut fatal apabila sampai menimbulkan korban jiwa (Warpani, 2002).

### 2.3.1. Pembagian Kecelakaan

Menurut terjadinya kecelakaan, kecelakaan dengan digolongkan menjadi (Pignataro, 1973):

- a. Keluar dari jalan (hilang kendali atau selip).
- b. Tanpa tabrakan atau kecelakaan sendiri di jalan.
  1. Berjungkir balik di jalan.
  2. Kecelakaan lain.
- c. Tabrak di jalan.
  1. Dengan kendaraan bermotor lain yang sedang berjalan.
  2. Dengan kendaraan bermotor lain yang sedang di parker.
  3. Dengan kereta api.
  4. Dengan pengendara sepeda.
  5. Dengan binatang.
  6. Dengan obyek tetap.
  7. Dengan obyek lain.
  8. Dengan pejalan kaki.

Kadiyali membagi kecelakaan menjadi (Kadiyali, 1983):

- a. Berdasarkan korban kecelakaan:
  1. Kecelakaan fatal.  
Yaitu kecelakaan yang mengakibatkan seseorang atau lebih meninggal dunia.
  2. Kecelakaan luka berat.  
Yaitu kecelakaan yang mengakibatkan seseorang mengalami luka berat. Misal: Cacat.
  3. Kecelakaan luka ringan.  
Yaitu kecelakaan yang mengakibatkan seseorang mengalami luka ringan.

- b. Berdasarkan posisi kecelakaan  
Posisi kecelakaan lalu lintas di jalan raya mungkin dalam posisi adalah:
1. Tabrak depan.
  2. Tabrak belakang.
  3. Tabrak samping.
  4. Tabrak sudut.
  5. Kehilangan kendali.

#### 2.4. Tingkat Kecelakaan

##### **Tingkat Kecelakaan per 100 juta kendaraan-km**

Tingkat kecelakaan adalah besaran yang menunjukkan jumlah kecelakaan setiap 100 juta km perjalanan kendaraan.

*Tingkat Kecelakaan*

$$= \frac{(\text{Jumlah kecelakaan})(100\text{juta})}{(\text{LHR})(\text{panjang ruas jalan})(\text{jumlah hari})} \dots\dots (2.1)$$

*Tingkat Fatalitas*

$$= \frac{(\text{Jumlah kecelakaan meninggal})(100\text{juta})}{(\text{LHR})(\text{panjang ruas jalan})(\text{jumlah hari})} \dots\dots (2.2)$$

*Sumber: PT. Jasa Marga, 1996 (dikutip dari Buku  
Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan  
(Warpani, 2002))*

Sedangkan laju kecelakaan yang menyebabkan luka-luka (PI = *personal injuring*) adalah sebagai berikut:

$$\text{Laju PI} = \frac{(3000)n}{VL} \dots\dots\dots (2.3)$$

atau, sebagai berikut

$$\text{Laju PI} = \frac{(1.000.000)}{(365)VL} \dots\dots\dots (2.4)$$

dimana:

n = Jumlah kendaraan pada suatu ruas jalan per tahun

V = Arus lalu lintas (dua arah) dalam jumlah kendaraan per hari

L = Panjang ruas jalan dalam km

*Sumber: Warpani, 1985; 142 (dikutip dari Buku Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Warpani, 2002))*

### **Rata-rata kematian berdasarkan populasi**

$$R = \frac{B \times 100.000}{P} \dots \dots \dots (2.5)$$

dimana:

R = Rata-rata kematian tiap 100.000 populasi

B = Total jumlah kematian di jalan dalam setahun

P = Populasi suatu daerah

*Sumber: (Pignataro, 1973)*

### **Rata-rata kematian berdasarkan kendaraan yang terdaftar**

$$R = \frac{B \times 100.000}{M} \dots \dots \dots (2.6)$$

dimana:

R = Rata-rata kematian tiap 100.000 populasi

B = Total jumlah kematian di jalan dalam setahun

M = Jumlah kendaraan yang terdaftar di suatu daerah

*Sumber: (Pignataro, 1973)*

### 2.4.1. Volume Lalu-Lintas

Volume lalu lintas dapat didefinisikan sebagai jumlah kendaraan yang melewati suatu jalur atau jalan dalam rangka waktu tertentu, bisa dalam satu jam atau lebih. Pengukurannya adalah berdasarkan jumlah kendaraan yang melewati titik tertentu selama selang waktu tertentu. Dapat dinyatakan dalam lalu lintas jam-an (smp/jam), lalu lintas harian (smp/hari), dan lalu lintas tahunan (smp/tahun). Lalu Lintas Harian Rata-rata atau *Average Daily Traffic* adalah untuk volume lalu lintas yang dihitung kurang dari satu tahun. Sedangkan perhitungan selama setahun disebut Lalu Lintas Harian Rata-rata Tahunan atau *Average Annual Daily Traffic*. Sementara untuk perhitungan volume yang paling berarti adalah volume jam rencanan atau *Design Hour Volume* untuk perhitungan pada volume dua arah.

Satuan-satuan ini dipakai tergantung penggunaannya. Beberapa jawatan sekarang memakai selang waktu tiap lima menit guna membedakan gerakan lalu lintas pada periode puncak yang biasanya terjadi dalam waktu yang relative singkat. Volume lalu lintas adalah kontrol utama yang pertama kali harus diperhatikan untuk perencanaan jalan raya dan termasuk informasi yang harus relevan antara volume sekarang dan volume yang akan datang.

Pola lalu lintas pada setiap jalan raya menunjukkan volume yang berbeda-beda untuk berbagai jam dalam satu hari dalam setahun. Volume yang menjadi dasar perencanaan adalah volume pada jam-jam sibuk, yaitu saat dimana jalan menerima beban maksimum. Volume jam rencana untuk dua arah dapat ditentukan dari perkalian LHR

dengan persentase yang representatif. Adapun nilai persentase (k) tersebut untuk dalam kota dan luar kota sebagai berikut (Direktorat Jenderal Bina Marga Direktorat Bina Jalan Kota (BINKOT), 1997):

- Jalan perkotaan = 0,09
- Jalan luar kota = 0,11

Jadi penentuan tersebut adalah:

$$\text{Volume Jam Rencana} = k \times \text{LHR} \dots (2.7)$$

atau

$$\text{LHR} = \frac{\text{Volume Jam Rencana}}{k} \dots \dots (2.8)$$

LHR sebagai satuan volume yang umum dipakai dan mudah dimengerti oleh setiap orang adalah jumlah lalu lintas dalam satu tahun dibagi jumlah hari dalam satu tahun atau 365 hari.

$$\text{LHR} = \frac{\text{Volume Jam Rencana}}{365} \dots \dots (2.9)$$

Tetapi cukuplah dimengerti bahwa perencanaan berdasarkan volume waktu sibuk yang terbesar dari seluruh tahun rencanan akan berarti penghamburan karena volume tersebut hanya terjadi dalam waktu yang sangat pendek, sebaliknya perencanaan berdasarkan volume tiap jam rata-rata akan menghasilkan jalan yang tidak mencukupi kapasitasnya.

Jadi voume yang dipakai sebagai dasar perencanaan haruslah sedemikian sehingga volume tersebut tidak terlalu besar sehingga jalan tidak terlalu lenggang yang berarti tidak ekonomis.

## 2.5. Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas umumnya terjadi karena berbagai factor penyebab yang bekerja secara serempak, seperti: pelanggaran atau sikap tak hati-hati dari pada pengguna jalan (pengemudi dan pejalan), kondisi jalan, cuaca, serta pandangan yang terhalang. Kesalahan pengemudi merupakan factor utama dalam banyak kecelakaan antara lain kelelahan, kelengahan, kurang-hati-hatian, dan kejemuan.

**Tabel 2. 2** Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan

<b>Faktor Penyebab</b>	<b>Uraian</b>	<b>%</b>
Pengguna Jalan	Lengah, mengantuk, tidak terampil, lelah, mabuk, kecepatan tinggi, tidak menjaga jarak, kesalahan pejalan, gangguan binatang	93,52
Kendaraan	Ban pecah, kerusakan sistem rem, kerusakan sistem kemudi, as/kopel lepas, sistem lampu tidak berfungsi	2,76
Jalan	Persimpangan, jalan sempit, akses yang tidak dikontrol/dikendalikan, marka jalan kurang/tidak jelas, tidak ada rambu batas kecepatan, permukaan jalan licin	3,23
Lingkungan	Lalu lintas campuran antara kendaraan cepat dengan kendaraan lambat, interaksi/campur antara kendaraan dengan pejalan, pengawasan dan penegakan hukum belum efektif, pelayanan gawat-darurat yang kurang cepat. Cuaca: gelap, hujan, kabut, asap	0,49

*Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat-Dept.Perhubungan yang dikutip dari Buku Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Warpani, 2002).*

Penyebab kecelakaan lalu lintas dapat dikelompokkan dalam empat unsur, yakni: manusia, kendaraan, jalan, dan

lingkungan (Warpani, 2002). Faktor manusia, yakni pengguna jalan dapat dipilah dalam dua golongan, yakni: *pengemudi*, termasuk pengemudi kendaraan tidak bermotor; dan *pejalan*, yakni para pejalan pada umumnya, termasuk para pedagang asongan, pedagang kaki-lima, dan lain-lain.

## **2.6. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Perilaku**

Setiap individu mempunyai komponen fisik dasar tertentu, seperti pendengaran, penglihatan, tenaga dan mobilitas, yang semuanya itu dapat diukur (Hobbs, 1995). Kesatuan penilaian, pikiran, dan tindakan adalah proses yang secara menerus dibutuhkan pada waktu berada di arus lalu lintas dan ketidak mampuan atau kebingungan terjadi jika situasi menjadi terlalu kompleks. Kesatuan ini dipengaruhi oleh modifikasi sesaat terhadap situasi psikologis yang berkaitan dengan:

- a. Motivasi,
- b. Pengaruh Lingkungan
- c. Pendidikan

## **2.7. Perlengkapan Jalan**

Pengaturan lalu lintas meliputi kegiatan penetapan kebijakan lalu lintas pada jaringan atau ruas jalan tertentu. Wujud pengaturan ini bersifat langsung dilakukan oleh petugas yang berwenang atau dengan alat perlengkapan jalan.

### **2.7.1. Rambu Lalu Lintas**

Rambu lalu lintas mengandung berbagai fungsi yang masing-masing memiliki konsekuensi hukum sebagai berikut:





**Gambar 2. 1** Rambu-rambu lalu lintas

(Sumber: Permen Perhub RI No. PM 13 Tahun 2014, Tentang Rambu Lalu Lintas (*Menteri Perhubungan Republik Indonesia, 2014*))

- a. *Perintah*, bentuk pengaturan yang jelas dan tegas tanpa ada interpretasi lain yang *wajib dilaksanakan* oleh pengguna jalan.
- b. *Larangan*, bentuk pengaturan yang dengan tegas melarang para pengguna jalan untuk melakukan

hal-hal tertentu, tidak ada pilihan lain kecuali *tidak boleh* dilakukan.

- c. *Peringatan*, menunjukkan kemungkinan adanya bahaya di jalan yang dilalui.
- d. *Anjuran*, bentuk pengaturan yang bersifat mengimbau, boleh dilakukan boleh pula tidak.
- e. *Petunjuk*, memberi petunjuk mengenai jurusan, keadaan jalan, situasi, kota berikutnya, keberadaan fasilitas, dan lain-lain.

### **2.7.2. Marka Jalan**

Marka jalan adalah tanda berupa garis, gambar, anak panah, dan lambing pada permukaan jalan yang berfungsi mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas.

### **2.7.3. Lampu Lalu Lintas**

Alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL) berfungsi untuk mengatur lalu lintas kendaraan dan atau pejalan. Alat ini terdiri dari:

- a. Lampu tiga warna, untuk mengatur kendaraan;
- b. Lampu dua warna, untuk mengatur kendaraan dan atau pejalan;
- c. Lampu satu warna, untuk memberi peringatan bahaya kepada pengguna jalan.

### **2.7.4. Lampu Isyarat**

Lampu isyarat sebagian melekat pada kendaraan, sebagian lagi mejadi perlengkapan jalan (lampu kedip).

## **2.8. *Theory of Planned Behavior***

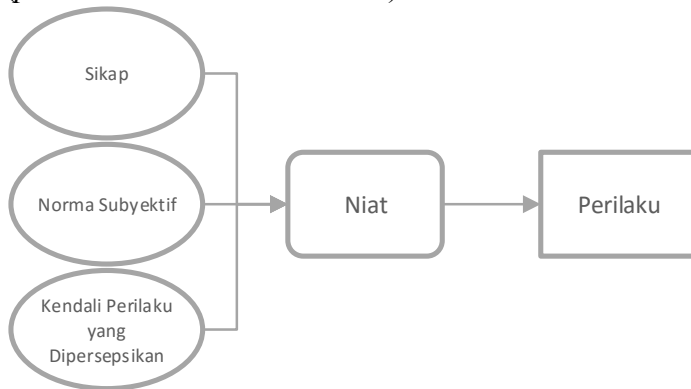
Ada beberapa teori dalam literatur yang menjelaskan bagaimana perilaku terbentuk, di antaranya: *Expectancy Theory*, Teori Motivasi, *Theory of Planned Behavior*, dan lain-lain. Namun, teori yang paling banyak

disinggung dalam menjelaskan terbentuknya perilaku adalah *Theory of Planned Behavior*. Selama lebih dari dua dekade, *Theory of Planned Behavior* telah banyak digunakan dalam mengkaji beragam perilaku dengan hasil yang cukup baik. Perilaku-perilaku tersebut termasuk meneliti perilaku mendaur-ulang sampah kertas, sikap dan tindakan ramah lingkungan, perilaku membajak atau menduplikasi secara illegal perangkat lunak yang dilindungi oleh hak cipta untuk penggunaan pribadi, dan memprediksi niat penggunaan sistem komputer baru (Mathieson, 1991).

Sebenarnya, *Theory of Planned Behavior (TPB)* merupakan kelanjutan dari *Theory of Reasoned Action (TRA)* yang awalnya dibangun oleh Fishbein dan Ajzen (Fishbein & Ajzen, 1975). Dalam TRA dijelaskan bahwa perilaku merupakan fungsi dari niat, yang dibentuk dari setidaknya dua komponen: (1) sikap seseorang terhadap perilaku tersebut (*attitude*) dan (2) norma subjektif (*subjective norm*). Anteseden yang pertama, sikap terhadap perilaku, ditentukan oleh kombinasi dari evaluasi atas hasil yang diharapkan dan keyakinan bahwa melakukan perilaku tersebut mengarahkan kepada hasil yang diharapkan. Sebagai hasilnya, sikap kemudian menggambarkan sejauh mana seseorang menilai kinerja dari perilaku baik direspon secara positif maupun negatif. Sementara itu, anteseden kedua merepresentasikan sebuah persepsi yang terbentuk dari tanggapan dan perilaku orang-orang di sekelilingnya yang dianggap penting. Persepsi ini lah yang kemudian dapat mendorong atau menghambat bagaimana nantinya seseorang tersebut membuat keputusan, apakah ia lakukan atau tidak. Referensi-referensi penting bisa saja

seseorang atau sebuah kelompok seperti pasangan, teman, anak, orangtua, dokter, atasan, dan lainnya. Anteseden kedua ini disebut sebagai norma subyektif.

Dalam *Theory of Planned Behavior* yang dikembangkan lebih lanjut oleh Ajzen (1991), dijelaskan bahwa selain sikap dan norma subyektif, perilaku manusia juga diarahkan oleh keyakinan-keyakinan dalam mengendalikan perilaku yang ada atau *control beliefs* (Ajzen I. , 1991). Dalam menjelaskan hubungan niat-perilaku dan faktor-faktor penentu hubungan di antara keduanya, Ajzen menyatakan bahwa perilaku ditentukan oleh sikap seseorang terhadap sebuah perilaku, bagaimana orang-orang di sekitarnya mempersepsikan perilaku tersebut, dan faktor-faktor yang bisa saja menghambat dalam melaksanakan perilaku tersebut. Oleh Ajzen, anteseden ketiga ini disebut sebagai kendali perilaku yang dipersepsikan (*perceived behavioral control*).



**Gambar 2. 2** Model Skematis Theory of Planned Behavior.  
(Ajzen I. , *Perceived Behavioral Control, Self-Efficacy, Locus of Control, and Theory of Planned Behavior*, 2002b)

Gambar 2.2 menampilkan model skematis yang merepresentasikan hubungan antara faktor-faktor penentu niat dan perilaku. Bagan tersebut menunjukkan bahwa sikap, norma subyektif dan kendali perilaku yang dipersepsikan merupakan tiga faktor penentu (*determinant*) niat seseorang dalam berperilaku. Hubungan ketiga faktor penentu dan niat berperilaku adalah searah. Demikian halnya dengan niat dan perilaku, keduanya berhubungan positif. Artinya, jika seseorang memiliki sikap positif terhadap sebuah perilaku, didukung dengan sikap yang sama yang ditunjukkan oleh orang-orang di sekitarnya yang ia anggap penting dan jadikan referensi dalam membuat keputusan, serta kendali penuh atas keputusan untuk berbuat atau tidak, maka niat untuk berperilaku juga akan semakin kuat. Sejalan dengan hal tersebut, semakin kuat niat seseorang dalam melakukan tindakan tersebut, semakin besar pula kemungkinan perilaku tersebut akan dilakukan.

Dalam konteks penelitian ini, relevansi teori tersebut dapat dijelaskan dengan logika sebagai berikut: jika seseorang memiliki sikap positif terhadap berperilaku taat berlalu-lintas/berkendara, orang-orang yang ia anggap penting di sekitarnya juga memiliki sikap yang sama dan menyarankan serta berperilaku taat berlalu-lintas/berkendara, dan ia memiliki persepsi bahwa berperilaku taat berlalu-lintas adalah hal yang sepenuhnya ia dapat kendalikan, maka niat untuk berperilaku taat berlalu-lintas/berkendara akan mendorong ia benar-benar melakukan perilaku taat berlalu-lintas/berkendara. Hal yang membedakan model skematis TPB dengan penelitian ini adalah bahwa

penelitian ini hanya difokuskan hingga pada variabel niat semata. Jadi, perilaku yang sebenarnya tidak menjadi fokus utama dalam penelitian ini.

## **2.9. Pengukuran Variabel-Variabel**

### **2.9.1. Sikap**

Sikap merupakan konsep yang paling sering diteliti dalam kajian pada area keperilakuan. Sikap dianggap memegang peranan vital dalam menjelaskan bagaimana seorang individu berperilaku. Pengukuran sikap responden pada perilaku taat berlalu-lintas dalam penelitian ini menggunakan item-item pertanyaan yang diadaptasi dari *Theory of Planned Behavior* (Ajzen I., Construction a TpB questionnaire: Conceptual and methodological considerations, 2002a). Responden disajikan beberapa item pertanyaan seperti:

- Taat pada aturan lalu-lintas adalah hal yang benar.
- Mematuhi aturan lalu-lintas adalah hal yang baik.
- Mematuhi rambu lalu-lintas merupakan perilaku membanggakan.
- Sikap taat pada aturan lalu-lintas menghindarkan diri dari kemungkinan kecelakaan.
- Saat berkendara, adalah hal penting untuk mematuhi rambu lalu-lintas.
- Mengenakan sabuk pengaman saat berkendara roda empat adalah hal yang benar.
- Mengenakan helm saat berkendara roda dua adalah hal baik.

- Saya senantiasa mematuhi aturan lalu-lintas.
- Kedelapan item yang digunakan dalam pengukuran sikap ini menggunakan 5-poin skala Likert yang terbentang dari skor 1 (untuk pernyataan "*Sangat Tidak Setuju*"), 2 (untuk pernyataan "*Tidak Setuju*"), 3 (untuk pernyataan "*Netral*"), 4 (untuk pernyataan "*Setuju*"), dan 5 (untuk pernyataan "*Sangat Setuju*").

### 2.9.2. Norma Subyektif

Norma subyektif berhubungan dengan persepsi seseorang atas norma dan kesepakatan terkait sebuah perilaku. Norma subyektif dapat diartikan sebagai perasaan normatif umum yang ditunjukkan oleh orang-orang yang dianggap penting bagi seorang individu dalam mengatakan apakah sebaiknya ia melakukan atau tidak melakukan sebuah perilaku atau tindakan (Arbuthnot & Lingg, 1975). Sama halnya dengan sikap, pengukuran norma subyektif responden pada perilaku taat berlalu-lintas dalam penelitian ini menggunakan item-item pertanyaan yang diadaptasi dari Theory of Planned Behavior (Ajzen, 2002). Terdapat 6 item pertanyaan yang digunakan dalam pengukuran norma subyektif. Keenam item tersebut di antaranya:

- Kedua orangtua selalu mematuhi aturan lalu-lintas.
- Saudara-saudara saya senantiasa mematuhi rambu lalu-lintas
- Keluarga dan guru saya mematuhi rambu lalu-lintas.

- Keluarga senantiasa menasihati saya untuk mematuhi rambu lalu-lintas.
- Saya mendengarkan saran keluarga saya untuk taat berlalu-lintas.
- Keluarga dan guru saya senantiasa berperilaku aman dalam berkendara.

Pengukuran keseluruhan item untuk variabel norma subyektif menggunakan 5-poin skala Likert yang terbentang dari skor 1 (untuk pernyataan “*Sangat Tidak Setuju*”), 2 (untuk pernyataan “*Tidak Setuju*”), 3 (untuk pernyataan “*Netral*”), 4 (untuk pernyataan “*Setuju*”), dan 5 (untuk pernyataan “*Sangat Setuju*”).

### **2.9.3. Kendali Perilaku yang Dipersepsikan**

Menurut Ajzen (2002), kendali perilaku yang dipersepsikan merupakan persepsi seseorang atas kemampuannya untuk melakukan sebuah perilaku. Persepsi ini terbentuk dari sekumpulan keyakinan kendali yang ada dalam diri individu tersebut dalam mengendalikan diri untuk melaksanakan sebuah perilaku (*accessible control beliefs*). Keyakinan kendali ini didefinisikan sebagai kondisi-kondisi yang ada, yang bisa memfasilitasi atau mungkin juga menghambat individu tersebut dalam melaksanakan perilaku yang dimaksud.

Terdapat 5 item yang digunakan dalam pengukuran faktor kendali perilaku yang dipersepsikan pada studi ini. Lima item pertanyaan tersebut adalah:

- Mudah untuk mematuhi aturan lalu-lintas.



- Mematuhi rambu lalu-lintas adalah hal yang gampang.
- Mudah bagi saya untuk mengenakan alat keselamatan berkendara (misal: helm atau sabuk pengaman).
- Saat berkendara, mudah untuk mematuhi aturan lalu-lintas.
- Rambu lalu-lintas mudah untuk dipahami.
- Aturan lalu-lintas mudah untuk ditaati.

Senada dengan variabel sikap dan norma subyektif, pengukuran keseluruhan item untuk variabel kendali perilaku yang dipersepsikan menggunakan 5-poin skala Likert yang terbentang dari skor 1 (untuk pernyataan "*Sangat Tidak Setuju*"), 2 (untuk pernyataan "*Tidak Setuju*"), 3 (untuk pernyataan "*Netral*"), 4 (untuk pernyataan "*Setuju*"), dan 5 (untuk pernyataan "*Sangat Setuju*").

#### **2.9.4. Pengetahuan tentang Berlalu-Lintas**

Pengetahuan tentang sebuah obyek atau perilaku menentukan bagaimana seorang individu menilai obyek atau perilaku tersebut. Dengan kata lain, pengetahuan akan membentuk sikap seseorang terhadap sebuah obyek atau perilaku. Untuk kajian ini, pengukuran pengetahuan berlalu-lintas dilakukan dengan mengajukan beberapa pertanyaan seperti "*Fungsi marka adalah?*", atau "*Apa kegunaan bahu jalan?*". Salah satu item lainnya adalah dengan menyajikan beberapa tanda atau marka lalu-lintas. Responden kemudian diminta untuk memilih mana makna yang benar

dari marka tersebut di antara pilihan-pilihan yang disediakan.

Untuk mengkonstruksi pengetahuan dalam berlalu-lintas, dapat diekspresikan dengan menggunakan sebuah indeks dengan rentang 0 (nol) hingga 1 (satu). Nilai 1 (satu) merupakan skor yang diberikan untuk responden yang menjawab pertanyaan dengan benar, sementara skor 0 (nol) diberikan untuk jawaban yang salah. Keseluruhan jawaban akan dijumlah untuk menunjukkan seberapa jauh pemahaman atau wawasan responden terkait aturan lalu-lintas di jalan. Dalam pengukuran pengetahuan berlalu-lintas, disajikan 25 butir item pertanyaan. Responden yang meraih skor total 25 (duapuluh lima) poin atau menjawab keseluruhan dengan benar dapat dikatakan sebagai yang paling berwawasan atau memiliki pengetahuan berlalu-lintas yang paling baik. Sebaliknya, responden yang memiliki skor total 0 (nol) atau menjawab keseluruhan dengan salah dikategorikan sebagai responden yang paling tidak memiliki pengetahuan berlalu lintas. Item-item pertanyaan secara detil disajikan di bagian Kuesioner (Lampiran).

#### **2.9.5. Niat**

Konsep niat berhubungan dengan kecenderungan seseorang untuk bertindak atau berperilaku melalui cara-cara tertentu di masa yang akan datang. Untuk konsep ini, pengukuran niat responden untuk mau mematuhi atau berperilaku taat berlalu-lintas diukur dengan mengajukan pertanyaan-pertanyaan seperti “*Saya berniat*

*mematuhi rambu lalu-lintas*”, “*Saya berkeinginan untuk taat pada rambu lalu-lintas*”, “*Saat berkendara, saya akan mengenakan alat keselamatan*”, “*Saat berkendara, saya akan mematuhi rambu lalu-lintas*”, “*Saya akan taat pada aturan lalu-lintas*”, dan “*Saya akan patuh pada rambu lalu-lintas*”. Pengukuran variabel niat menggunakan 5-poin skala Likert yang terbentang dari skor 1 (untuk pernyataan “*Sangat Tidak Setuju*”), 2 (untuk pernyataan “*Tidak Setuju*”), 3 (untuk pernyataan “*Netral*”), 4 (untuk pernyataan “*Setuju*”), dan 5 (untuk pernyataan “*Sangat Setuju*”).

## **2.10. Metode Analisis Statistik**

### **2.10.1. Uji Validitas**

Uji validitas digunakan untuk mengukur sah atau valid tidaknya suatu kuesioner. Suatu kuesioner dinyatakan valid jika pertanyaan pada kuesioner mampu untuk mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh kuesioner tersebut. Pada intinya, validitas ini mengukur apakah pertanyaan dalam kuesioner yang sudah dibuat betul-betul dapat mengukur apa yang hendak kita ukur.

Mengukur validitas dapat dilakukan dengan tiga cara (Ghozali, 2011):

1. Melakukan korelasi antar skor butir pertanyaan dengan total skor konstruk atau variabel.
2. Melakukan korelasi bivariate antara masing-masing skor indikator dengan total skor konstruk.
3. Uji dengan *Confirmatory Factor Analysis (CFA)*. (Pada penelitian kali ini menggunakan uji validitas dengan CFA).

### 2.10.2. Uji Reabilitas

Reabilitas adalah alat untuk mengukur suatu kuesioner yang merupakan indikator dari variabel atau kosntruk. Suatu kuesioner dapat dinyatakan reliabel atau handal jika jawaban seseorang terhadap pernyataan adalah konsisten atau stabil dari waktu ke waktu.

Pengukuran reliabilitas dapat dilakukan dengan dua cara yaitu (Ghozali, 2011):

1. *Repeated Measure* atau pengukuran ulang: pada cara ini seseorang akan disodori pertanyaan yang sama pada waktu yang berbeda, dan kemudian dilihat apakah ia tetap konsisten dengan jawabannya.
2. *One Shot* atau pengukuran sekali saja: pada cara ini pengukuran hanya dilakukan sekali dan kemudian hasilnya dibandingkan dengan pertanyaan lain atau mengukur korelasi antar jawaban pertanyaan. SPSS memberikan fasilitas untuk mengukur reliabilitas dengan uji statistik *Cronbach's Alpha* ( $\alpha$ ).

### 2.10.3. Uji T

Uji T merupakan metode yang paling sering digunakan untuk menilai perbedaan rata-rata antara dua kelompok atau lebih (Sarwono, Metode Riset Skripsi Pendekatan Kuantitatif (Menggunakan Prosedur SPSS), 2012). Secara teori rumus ini dapat digunakan hanya dengan sampel kecil, misalnya 10 dengan catatann data yang digunakan berdistribusi normal dalam kelompok masing-masing yang dibandingkan dan data bersifat homogen. Pada penelitian ini kelompok terdiri dari siswa SMP Negeri dan Swasta.

Parameter apakah data terdistribusi normal atau tidak dapat dilihat dengan melakukan uji normalitas.

Caranya ialah dengan menggunakan pengujian F atau Uji Levene. Tingkat probabilitas (sig) yang dihasilkan uji T merupakan probabilitas kesalahan yang berkaitan dengan penerimaan hipotesis riset dalam rangka melihat keberadaan perbedaan.

#### **2.10.4. Analisis Regresi**

Secara umum, analisis regresi pada dasarnya adalah studi mengenai ketergantungan variabel dependen (terikat) dengan satu atau lebih variabel independen (variabel penjelas/bebas), dengan tujuan untuk mengestimasi dan/atau memprediksi rata-rata populasi atau nilai rata-rata variabel dependen berdasarkan nilai variabel independen yang diketahui (Gujarati, 2003).

Hasil analisis regresi adalah berupa koefisien untuk masing-masing variabel independen. Koefisien ini diperoleh dengan cara memprediksi nilai variabel dependen dengan suatu persamaan. Koefisien regresi dihitung dengan dua tujuan sekaligus: pertama, meminimumkan penyimpangan antara nilai aktual dan nilai estimasi variabel dependen berdasarkan data yang ada (Tabachnick, 1996).

Ketetapan fungsi regresi sampel dalam menaksir nilai aktual dapat diukur dari *Goodness of fit*. Secara statistik dapat diukur dari koefisien determinasi, nilai statistik F, dan nilai statistik t. Perhitungan statistik tersebut signifikan secara statistik apabila nilai uji statistiknya berada dalam daerah kritis (daerah dimana  $H_0$  ditolak). Sebaliknya disebut tidak signifikan bila nilai uji statistiknya berada dalam daerah dimana  $H_0$  diterima.

**BAB III**  
**METODOLOGI**  
**PENELITIAN**

## **BAB III**

### **METODOLOGI PENELITIAN**

#### **3.1. Alat dan Bahan**

##### **3.1.1. Alat**

Alat yang digunakan dalam penelitian ini dibagi menjadi dua, yaitu:

1. Alat untuk Survey, yaitu form kuesioner, alat tulis, kamera digital, dan kendaraan.
2. Alat untuk Pengolahan Data dan Penyusunan Laporan, yaitu:

##### *a. Hardware*

*Laptop Intel® Core™ i5-5200 CPU @ 2.20GHz, Installed RAM 4.00 GB.*

##### *b. Software*

*Software* yang digunakan dalam penelitian ini meliputi:

- 1) Ms Word 2013 untuk penulisan laporan.
- 2) Ms Excel untuk pengolahan data.
- 3) Program SPSS 22 untuk analisis data.

##### **3.1.2. Bahan**

Bahan yang digunakan dalam penelitian ini berupa data primer dan data sekunder, antara lain:

1. Data kecelakaan jalan arteri di Surabaya tahun 2010 - 2015
2. Form Kuesioner.

#### **3.2. Metodologi Pengerjaan Tugas Akhir**

Dalam mengerjakan tugas akhir ini digunakan metodologi sebagai berikut:

1. Identifikasi Masalah
2. Studi Pustaka

3. Penumpukan Data Primer dan Sekunder
4. Pengolahan Data
5. Analisis Data (Evaluasi terhadap Perilaku Pengguna Jalan)
6. Kesimpulan dan Saran

Adapun penjelasan dari masing-masing tahapan adalah sebagai berikut:

### **3.2.1. Identifikasi Masalah**

Dalam tahap ini diketahui bahwa keamanan merupakan hal utama yang harus dijaga dan diterapkan pada saat berkendara untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu-lintas. Salah satu faktor penyebab kecelakaan lalu lintas di jalan adalah pengguna jalan (dalam penelitian ini difokuskan kepada pelajar tingkat SMP). Remaja termasuk golongan yang rentan dalam lalu lintas, indera mereka belum berkembang dengan sempurna. Pada skala Nasional tingkat kecelakaan lalu lintas didominasi pada usia anak dan remaja. Sehingga perlu dilakukan sebuah penelitian untuk mengevaluasi kesadaran berperilaku lalu lintas masyarakat (pelajar tingkat SMP) terhadap tingkat kecelakaan di jalan (Surabaya). Adapun permasalahan yang akan diangkat dalam penelitian ini adalah:

4. Berapa nilai *accident rate* di Kota Surabaya secara umum?
5. Seberapa besar tingkat pemahaman masyarakat (pelajar SMP) mengenai Peraturan Lalu Lintas?

Setelah itu dibuat suatu tujuan yang akan dicapai dari penelitian ini dan untuk lebih memfokuskan



pembahasan maka dilakukan pembatasan masalah seperti yang telah di bahas pada bab I.

### **3.2.2.Studi Pustaka**

Dalam tahap ini dipelajari dasar-dasar teori yang berkaitan dengan penelitian ini diantaranya tentang perkembangan remaja, kecelakaan lalu-lintas, *accident rate*, perlengkapan jalan, maupun analisis statistik yang didapatkan dari buku-buku mata kuliah, buku referensi, artikel, berita, jurnal, maupun penelitian-penelitian terdahulu.

### **3.2.3.Pengumpulan Data Primer dan Sekunder**

Terdapat dua data yang akan diambil yaitu data primer dan data sekunder. Data primer yang diambil adalah:

1. Form kuesioner diperlukan untuk mengetahui tingkat pemahaman terhadap peraturan lalu-lintas dan tingkat kemauan pelajar (tingkat SMP) dalam berpartisipasi terhadap upaya pemerintah Surabaya dalam rangka mengurangi tingkat kecelakaan yang ada.

Sedangkan untuk data sekunder adalah:

1. Data kecelakaan jalan raya yang melibatkan pelajar (tingkat SMP Negeri dan Swasta) di Surabaya tahun 2010 – 2015.
2. Data LHR kota Surabaya tahun 2010 – data tahun yang tersedia.
3. Data populasi siswa tingkat SMP Negeri dan Swasta di Surabaya

### 3.2.4. Pengolahan Data

1. Merekap data kecelakaan secara umum.
2. Mengubah data volume jam sibuk menjadi LHR untuk ruas jalan yang ditinjau.
3. Melakukan survey pendahuluan kuesioner untuk mengetahui validitas dan reabilitas, menentukan jumlah responden yang diteliti, melakukan survey di sekolah-sekolah menengah pertama negeri dan swasta Surabaya.
4. Responden berlaku untuk pelajar tingkat SMP dengan umur maksimal 20 tahun (sesuai Keputusan Bersama Menteri Pendidikan dan Menteri Agama (Indonesia Patent No. 04/VI/PB/2011; MA/111/2011, 2011)).

### 3.2.5. Analisis Data

Dalam mengevaluasi kesadaran berperilaku lalu lintas masyarakat (pelajar tingkat SMP) terhadap tingkat kecelakaan di jalan (Surabaya) digunakan tahapan sebagai berikut.

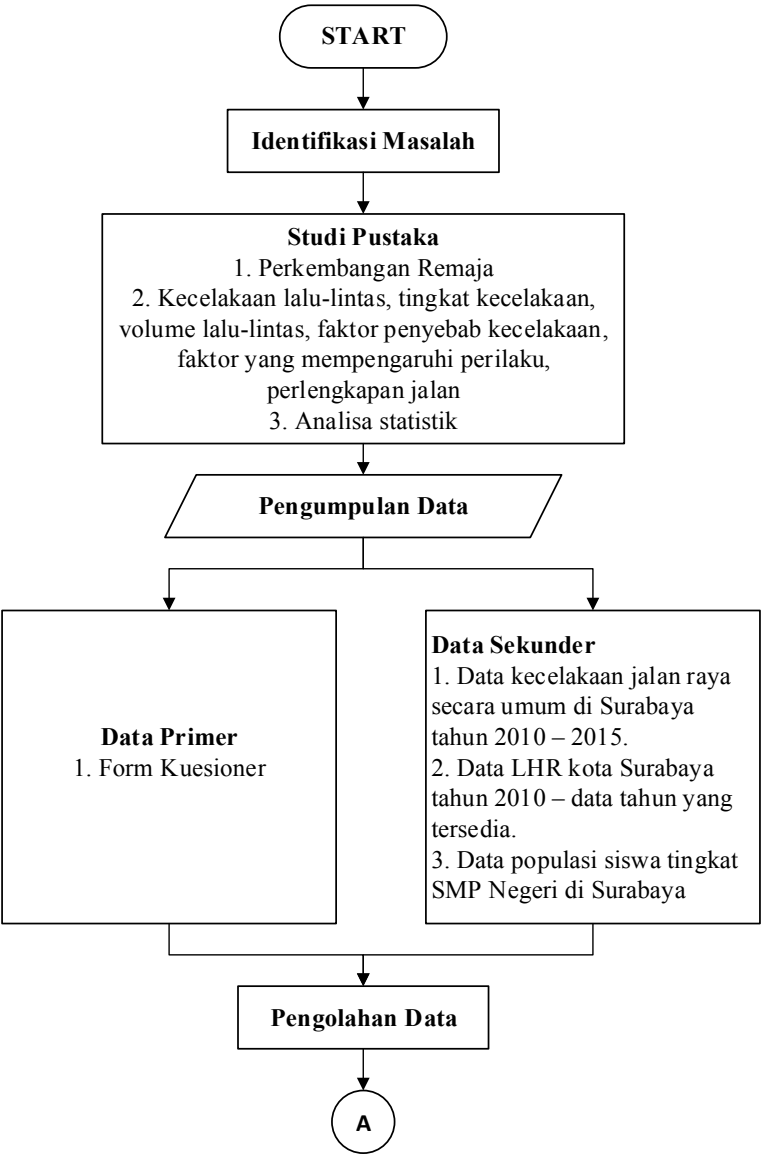
1. Analisis berdasarkan jumlah kecelakaan yang terjadi.
  - a. Analisis *accident rate* terhadap volume lalu lintas pada ruas jalan.
2. Analisis kuesioner, setelah semua kuesioner terkumpul, dilakukan rekap terhadap kondisi demografi pengendara meliputi jenis kelamin dan usia. Merekap hasil pertanyaan seputar peraturan-peraturan lalu-lintas dan tingkat kemauan masyarakat (pelajar tingkat SMP) untuk berpartisipasi dalam upaya pemerintah dalam rangka mengurangi tingkat kecelakaan. Mencari hubungan antar pertanyaan satu dengan yang lain dengan menggunakan Analisis Statistik.

3. Menyajikan hasil pengolahan data dalam bentuk tabel maupun grafik.
4. Membuat hipotesis tentang perilaku (berdasarkan *Theory of Planned Behavior*) mengenai peraturan lalu lintas berdasarkan variabel tertentu.

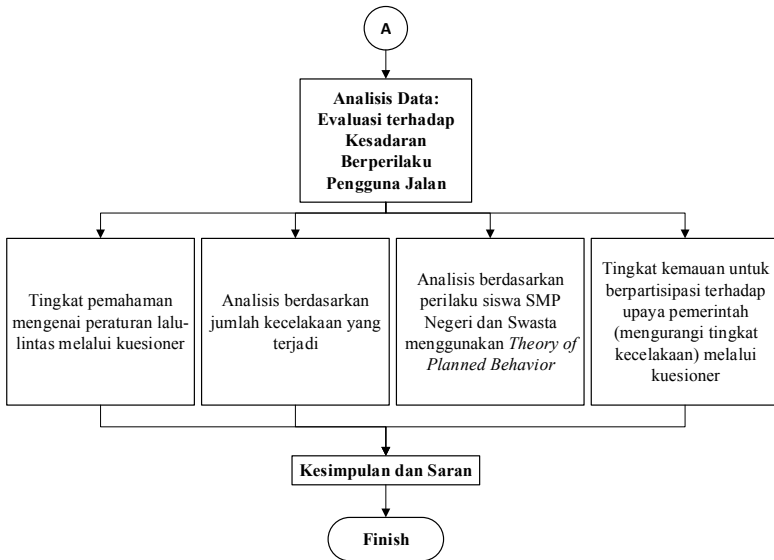
### **3.2.6. Kesimpulan dan Saran**

Pada tahap ini data-data yang telah diolah dan dianalisis kemudian direkap sehingga diperoleh tujuan dari penelitian ini yaitu:

1. Mengetahui nilai *accident rate* di Kota Surabaya secara umum.
2. Mengetahui sejauh mana tingkat pemahaman masyarakat (pelajar SMP) terhadap Peraturan Lalu Lintas.
3. Mengetahui hasil uji hipotesis tentang perilaku (berdasarkan *Theory of Planned Behavior*) mengenai peraturan lalu lintas berdasarkan variabel yang telah ditentukan.



*Gambar 3. 1* Flowchart Metodologi Penelitian



*Lanjutan Gambar 3. IFlowchart Metodologi Penelitian*

*Halaman ini sengaja dikosongkan*

## **BAB IV**

# **DATA PENELITIAN**

## BAB IV

### DATA PENELITIAN

#### 4.1. Pengumpulan Data Primer

Data primer yang diambil adalah berupa data wawancara berupa form kuesioner. Survey wawancara dalam bentuk kuesioner akan dilakukan pada pelajar tingkat SMP Negeri dan Swasta di Kota Surabaya. Jumlah total SMP Negeri di Surabaya adalah 52 sekolah dan Swasta adalah 284 sekolah. (Dinas Pendidikan Pemerintah Kota Surabaya, 2016). Terdapat 4.883 siswa yang terdaftar di SMP Negeri Kota Surabaya dan 55.550 siswa yang terdaftar di SMP Swasta Surabaya (Dinas Pendidikan Pemerintah Kota Surabaya, 2016).

Salah satu cara yang tepat dan tepat dalam menarik sampel ialah menentukan sampel dengan menggunakan tabel penarikan sampel. Cara umum lainnya dalam menarik tabel ialah dengan menggunakan cara perhitungan dengan rumus dan tingkat ketepatan, kepercayaan dan keanekaragaman yang berbeda-beda, yang didapatkan dari perumusan sebagai berikut (Sarwono, 2012):

$$n = 1 + N(e)^2 \dots\dots\dots (4.1)$$

Keterangan:

n : Ukuran sampel

N : Ukuran populasi

e : Tingkat ketepatan (presisi) 5% (0,05)

Dengan menggunakan rumus diatas, diperoleh jumlah sampel (n) sebanyak 153 sampel. Namun karena keterbatasan waktu penelitian, penulis hanya mengambil sampel sebanyak 100-150 sampel dengan perbandingan 50%:50% untuk swasta dan negeri.



#### **4.1.1. Prosedur Pengambilan Data Primer**

- a. Menyiapkan proposal (yang telah ditandatangani oleh dosen pembimbing), *fotocopy* KTM&KTP, dan Surat Pengantar dari Kampus yang ditujukan ke Badan Kesatuan Bangsa, Politik dan Perlindungan Masyarakat (BAKESBANG, POL, & LINMAS) Pemerintah Kota Surabaya, untuk mendapatkan surat rekomendasi penelitian.
- b. Surat rekomendasi penelitian adalah salah satu syarat wajib untuk melakukan penelitian di seluruh dinas pemerintahan kota Surabaya. Surat rekomendasi penelitian untuk menyebarkan kuesioner (ruang lingkup SMP) ditujukan ke Dinas Pendidikan (DISPENDIK) Kota Surabaya.
- c. Mengajukan surat rekomendasi penelitian ke DISPENDIK untuk mendapatkan surat izin penelitian.
- d. Melakukan penelitian di daerah cakupan DISPENDIK kota Surabaya. Dalam hal ini yaitu penyebaran kuesioner di sekolah-sekolah menengah pertama di kota Surabaya.

#### **4.2. Pengumpulan Data Sekunder**

Data sekunder yang diambil adalah:

##### **4.2.1. Data Kecelakaan Jalan Raya Secara Umum dan Yang Melibatkan Pelajar (tingkat SMP Negeri dan Swasta) di Surabaya Tahun 2010 – 2015**

Prosedur pengambilan data:

- a. Menyiapkan Surat Pengantar dari Kampus yang ditujukan ke POLRESTABES kota Surabaya untuk mendapatkan lembar disposisi perihal keperluan.
- b. Lembar disposisi dibawa ke POLRESTABES Unit Laka Lantas kota Surabaya.
- c. Petugas memberikan data yang dibutuhkan.

#### **4.2.2. Data LHR kota Surabaya Tahun 2010 – 2015**

Prosedur pengambilan Data:

- a. Menyiapkan proposal (yang telah ditandatangani oleh dosen pembimbing), *fotocopy* KTM&KTP, dan Surat Pengantar dari Kampus yang ditujukan ke Badan Kesatuan Bangsa, Politik dan Perlindungan Masyarakat (BAKESBANG, POL, & LINMAS) Pemerintah Kota Surabaya, untuk mendapatkan surat rekomendasi penelitian.
- b. Surat rekomendasi penelitian adalah salah satu syarat wajib untuk melakukan penelitian di seluruh dinas pemerintahan kota Surabaya. Surat rekomendasi penelitian untuk menyebarkan kuesioner (ruang lingkup SMP) ditujukan ke Dinas Perhubungan (DISHUB) Kota Surabaya.
- c. Mengajukan surat rekomendasi penelitian ke DISHUB untuk mendapatkan surat izin penelitian.
- d. Melakukan penelitian di daerah cakupan DISHUB kota Surabaya. Dalam hal ini yaitu memperoleh volume lalu lintas harian rerata (LHR).

#### **4.3. Data Primer**

Data wawancara kuesioner terlampir.

#### 4.4. Data Sekunder

##### 4.4.1. Data Jalan Arteri Kota Surabaya

###### a. Jalan Arteri Primer

Data jalan arteri primer disertai batasan pangkal dan ujung ruas jalan pada tabel 4.1.

**Tabel 4. 1** Jalan Arteri Primer kota Surabaya

No	Nama Ruas	Nama Pangkal Ruas	Nama Ujung Ruas	Kecamatan
1	Raya Diponegoro	Pasar Kembang	Raya Wonokromo	Tegalsari
2	A. Yani	Raya Wonokromo	Raya Waru (Sda)	Gayungan
3	Demak	Gresik	Kali Butuh	Krembangan
4	Gresik	Kalianak	Rajawali	Krembangan
5	Kali Butuh	Kranggan	Demak	Bubutan
6	Kalianak	Tambam Osowilangun	Gresik	Asem Rowo
7	Kusuma Bangsa	Sumatra	Kapasari	Genteng
8	Margomulyo	Kalianak	Raya Tandes	Wonokromo
9	Ngagel	Sta. Wonokromo	Raya Gubeng	Wonokromo
10	Pasar Kembang	Kedung Doro	Raya Diponegoro	Tegalsari
11	Raya Arjuno	Kali Butuh	Pasar Kembang	Sawahan
12	Raya Gubeng	Ngagel	Sumatra	Gubeng
13	Raya Hang Tuah	S. Iskandar Muda	Sarwajala	Semampir
14	Raya Wonokromo	Raya Diponegoro	A. Yani	Wonokromo
15	S. Iskandar Muda	Sidorame	Raya Hang Tuah	Semampir
16	Sarwa Jala	Raya Hang Tuah	Singsingamang araja	Pabean Cantikan
17	Sidorame	Sidotopo Lor	S. Iskandar Muda	Semampir
18	Sidotopo Lor	Simokerto	Sidorame	Semampir
19	Singsingamang araja	Sarwajala	Tj.Perak Barat/Timur	Pabean Cantikan

**Tabel 4.1 (Lanjutan) Jalan Arteri Primer kota Surabaya**

No	Nama Ruas	Nama Pangkal Ruas	Nama Ujung Ruas	Kecamatan
20	Sta. Wonokromo	A. Yani	Ngagel	Wonokromo
21	Sumatera	Raya Gubeng	Kusuma Bangsa	Gubeng
22	Tambak Osowilangun	Kalianak	Gresik	Asem Rowo
23	Tj. Perak Barat/Timur	Gresik	-	Pabean Cantikan

Sumber: Badan Perencanaan dan Pembangunan Kota Surabaya  
(Pemerintah Kota Surabaya, 2012)

#### **b. Jalan Arteri Sekunder**

Data jalan arteri sekunder disertai batasan pangkal dan ujung ruas jalan pada tabel 4.2.

**Tabel 4. 2 Jalan Arteri Sekunder Kota Surabaya**

No	Nama Ruas	Nama Pangkal Ruas	Nama Ujung Ruas	Kecamatan
24	Arief Rahman Hakim	Medokan Keputih	Menur Pumpungan	Sukolilo
25	Abdul Latif	Pantai Mentari	Sukolilo Lor	Kenjeran
26	Adityawarman	Bumi Arjo	Mayjend Sungkono	Wonokromo
27	Bengawan	Darmo Kali	Raya Diponegoro	Wonokromo
28	Biliton	Sumatra	Sulawesi	Gubeng
29	Blauran	Bubutan	Kedung Doro	Genteng
30	Bronggalan	Tambang Boyo	Karang Asem	Tambak Sari
31	Bubutan	Tembaan	Blauran	Genteng
32	Bumi Arjo	Raya Wonokromo	Adityawarman	Wonokromo
33	Bung Tomo	Ngagel	Ngagel Jaya Selatan	Gubeng
34	Cupat	Pantai Mentari	Nambangan	Kenjeran
35	Dharmawangsa	Pucang Anom Timur	Tambang Boyo	Gubeng

**Tabel 4.2 (Lanjutan) Jalan Arteri Sekunder Kota Surabaya**

No	Nama Ruas	Nama Pangkal Ruas	Nama Ujung Ruas	Kecamatan
36	Dupak	Jln. Tol Sby-Gresik	Tembaan	Bubutan
37	Embong Malang	Blauran	Jend. Basuki Rahmat	Genteng
38	Gemblongan	Kramat Gantung	Tunjungan	Genteng
39	Gubernur Suryo	Tunjungan	Pemuda	Genteng
40	Gunung Anyar Tengah	Kyai Abdul Karim	Rungkut Madya	Gn. Anyar
41	Hayam Wuruk	Gunung Sari	Adityawarman	Wonokromo
42	HR. Mohammad	Mayjend. Sungkono	Ry. Darmo Selatan	Sawahan
43	Indrapura	Rajawali	Kebon Rojo	Pabean Cantikan
44	Jagalan	Pasar Besar	Kali Anyar	Simokerto
45	Jagir Wonokromo	Sta. Wonokromo	Panjang Jiwo	Wonokromo
46	Jembatan Merah	Rajawali	Veteran	Pabean Cantikan
47	Jemur Andayani	A. Yani	Kutisari	Wonocolo
48	Jemursari	Jemur Andayani		Wonocolo
49	Jend. Basuki Rahmat	Embong Malang	Urip Sumoharjo	Tegalsari
50	Kali Anyar	Jagalan	Ngaglik	Simokerto
51	Kali Kepiting	Kedung Cowek	Tambak Wedi	Kenjeran
52	Kaliwaron	Kedung Tarukan	Raya Mulyorejo	Tambak Sari
53	Kapas Krampung	Ngaglik	Karang Asem	Tambak Sari
54	Kapasan	Kembang Jepun	Kenjeran	Simokerto
55	Karang Asem	Bronggalan	Putro Agung	Tambak Sari
56	Karang Menjangan	Raya Menur	Prof. Dr. Moestopo	Gubeng
57	Kebon Rojo	Indrapura	Veteran	Pabean Cantikan

**Tabel 4.2 (Lanjutan) Jalan Arteri Sekunder Kota Surabaya**

No	Nama Ruas	Nama Pangkal Ruas	Nama Ujung Ruas	Kecamatan
58	Kedung Cowek	Putro Agung	Kali Kedinding	Tambak Sari
59	Kedung Doro	Pasar Kembang	Blauran	Genteng
60	Kedung Sroko	Prof. Dr. Moestopo	Pacar Keling	Tambak Sari
61	Kedung Tarukan	Pacar Keling	Kaliwaron	Tambak Sari
62	Kejawen Gebang	A. Rahman Hakim	Medokan Keputih	Sukolilo
63	Kejawen Putih	Ry. Kertajaya Indah	Raya Mulyosari	Sukolilo
64	Kembang Jepun	Rajawali	Kapasan	Pabean Cantikan
65	Kenjeran	Kapasan	Termpur Rejo	Kenjeran
66	Kertajaya	Sulawesi	Manyar Kertoarjo	Gubeng
67	Kramat Gantung	Pasar Besar	Gemplongan	Genteng
68	Kutei	Raya Diponegoro	Adityawarman	Wonokromo
69	Kutisari	Jemur Andayani	Rungkut Industri Ry.	Tenggilis Mejoyo
70	Kyai Abdul Karim	Rungkut Tengah	Gn. Anyar Tengah	Gn. Anyar
71	Manyar	Raya Nginden	Raya Menur	Gubeng
72	Manyar Kertoarjo	Kertajaya	Ry. Kertajaya Indah	Gubeng
73	Margorejo Indah	A. Yani	Jemursari	Wonocolo
74	Mayjend. Sungkono	Adityawarman	HR. Mohammad	Wonokromo
75	Medokan Ayu	Rungkut Madya	Raya Medokan Ayu	Gn. Anyar
76	Medokan Keputih	Raya Menur	A. Rahman Hakim	Sukolilo
77	Nambangan	Cupat	Kedinding Lor	Kenjeran
78	Ngagel Jaya	Ngagel Jaya Selatan	Pucang Anom Timur	Gubeng

**Tabel 4.2 (Lanjutan) Jalan Arteri Sekunder Kota Surabaya**

No	Nama Ruas	Nama Pangkal Ruas	Nama Ujung Ruas	Kecamatan
79	Ngagel Jaya Selatan	Bung Tomo	Manyar Rejo	Gubeng
80	Ngaglik	Kali Anyar	Kapas Krampung	Simokerto
81	Nginden Semolo	Raya Semolo	A. Rahman Hakim	Sukolilo
82	Pacar Keling	Kedung Tarukan	Residen Sudirman	Tambak Sari
83	Pahlawan	Kebon Rojo	Tembaan	Bubutan
84	Pandegiling	Dinoyo	Pasar Kembang	Tegalsari
85	Panglima Sudirman	Yos Sudarso	Urip Sumoharjo	Tegalsari
86	Panjang Jiwo	Jagir Wonokromo	Raya Kedung Baruk	Tenggilis Mejoyo
87	Pantai Mentari	Abdul Latif	Cupat	Kenjeran
88	Pasar Besar	Tembaan	Jagalan	Bubutan
89	Prof. Dr. Moestopo	Gubeng Pojok	Rr. Dharma Husada Ind	Gubeng
90	Pucang Anom Timur	Ngagel Jaya	Dharmawangsa	Gubeng
91	Putro Agung	Karang Asem	Kedung Cowek	Tambak Sari
92	Rajawali	Gresik	Kembang Jepun	Pabean Cantikan
93	Ratna	Ngagel	Bung Tomo	Wonokromo
94	Raya Jemur Sari	Jemur Andayani	Raya Prapen	Wonocolo
95	Raya Kalisari	Kejawen Putih	Raya Mulyorejo	Mulyorejo
96	Raya Menur	Manyar	Karang Menjangan	Gubeng
97	Raya Mulyorejo	Kaliwaron	Sutorejo	Tambak Sari
98	Raya Mulyorejo	Raya Kalisari	Tempur Rejo	Mulyorejo
99	Raya Nginden	Raya Prapen	Manyar	Gubeng
100	Raya Prapen	Raya Jemur Sari	Raya Nginden	Wonocolo

**Tabel 4.2 (Lanjutan) Jalan Arteri Sekunder Kota Surabaya**

No	Nama Ruas	Nama Pangkal Ruas	Nama Ujung Ruas	Kecamatan
101	Raya Rungkut	Rungkut Tengah	Panjang Jiwo	Rungkut
102	Residen Sudirman	Tapak Siring	Tambak Sari	Tambak Sari
103	Rungkut Alang - 2	Raya Rungkut	Penjaringan	Rungkut
104	Rungkut Asri	Raya Rungkut	Rungkut Kidul	Gn. Anyar
105	Rungkut Asri Timur	Rungkut Madya	Rungkut Asri	Rungkut
106	Rungkut Industri Raya	Kutisari	Rungkut Madya	Tenggilis Mejoyo
107	Rungkut Tengah	Wadung Asri (Sda)	Raya Rungkut	Rungkut
108	Ry. Dharma Husada Ind	Prof. Dr. Moestopo	Kertajaya Indah	Gubeng
	Ry. Kdng Asem-Ry			
109	Penjaringan - Pandugo	Rungkut Alang - 2	Wonorejo	Rungkut
	Ry. Kedung Baruk-			
	Wonorejo	Panjang Jiwo	Raya Rungkut	Rungkut
110	Ry. Kertajaya Indah	Manyar Kertoarjo	Kejawen Putih	Sukolilo
111	Sukolilo Lor	Kenjeran	Abdul Latif	Kenjeran
112	Sulawesi	Raya Gubeng	Kertajaya	Gubeng
113	Sutorejo	Raya Mulyorejo	Tambak Sari	Tambak Sari
114	Tambak Sari	Ngaglik	Residen Sudirman	Tambak Sari
115	Tambang Boyo	Bronggalan	Prof. Dr. Moestopo	Tambak Sari
116	Tembaan	Dupak	Pasar Besar	Bubutan
117	Tempung Rejo	Raya Mulyorejo	Kenjeran	Mulyorejo
118	Tidar	Raya Arjuno	Embong Malang	Sawahan
119	Tunjungan	Gemblongan	Gubernur Suryo	Genteng



**Tabel 4.2 (Lanjutan) Jalan Arteri Sekunder Kota Surabaya**

No	Nama Ruas	Nama Pangkal Ruas	Nama Ujung Ruas	Kecamatan
120	Urip Sumoharjo	Panglima Sudirman	Raya Darmo	Tegalsari
121	Veteran	Jembatan Merah	Pahlawan	Pabean Cantikan

Sumber: Badan Perencanaan dan Pembangunan Kota Surabaya  
(Pemerintah Kota Surabaya, 2012)

#### **4.4.2. Data Jalan Arteri Kota Surabaya Berdasarkan Tipe Jalan**

Data jalan arteri kota surabaya berdasarkan tipe jalan disertai panjang ruas jalan. Tipe jalan perkotaan berdasarkan MKJI 1997 sebagai berikut:

- Jalan dua-lajur dua-arah (2/2 UD)
  - Jalan empat-lajur duar-arah:
    1. Tak terbagi (tanpa median) (4/2 UD)
    2. Terbagi (dengan median) (4/2 D)
  - Jalan enam-lajur dua-arah terbagi (6/2 D)
- Jalan satu arah (1-3/1)

**Tabel 4. 3 Data Jalan Arteri Primer Kota Surabaya Berdasarkan Tipe Jalan**

No	Nama Ruas	Panjang Ruas (Km)	Tipe Jalan
1	Raya Diponegoro	2,740	6/2D
2	A. Yani	4,860	6/2D
3	Demak	2,50	4/2D
4	Gresik	11,590	2/2UD
5	Kali Butuh	0,810	4/2D
6	Kalianak	3,180	4/2UD
7	Kusuma Bangsa	1,740	6/2D
8	Margomulyo	3,160	4/2D
9	Ngagel	3,060	2/2UD
10	Pasar Kembang	0,730	6/2D
11	Raya Arjuno	1,500	6/2D
12	Raya Gubeng	1,590	4/1UD
13	Raya Hang Tuah	0,320	4/2D
14	Raya Wonokromo	1,080	6/2D
15	S. Iskandar Muda	0,620	6/2D

**Tabel 4.3 (Lanjutan) Data Jalan Arteri Primer Kota Surabaya Berdasarkan Tipe Jalan**

No	Nama Ruas	Panjang Ruas (Km)	Tipe Jalan
16	Sarwa Jala	0,480	4/2D
17	Sidorame	2,130	4/2D
18	Sidotopo Lor	0,520	4/2D
19	Singsingamangaraja	0,430	4/2UD
20	Sta. Wonokromo	1,510	6/2D
21	Sumatera	1,160	2/2UD
22	Tambak Osowilangun	6,320	4/2D
23	Tj. Perak Barat/Timur	3,630	3/1UD

*Sumber: Survey lapangan dan Google Earth*

**Tabel 4. 4 Data Jalan Arteri Sekunder Kota Surabaya Berdasarkan Tipe Jalan**

No	Nama Ruas	Panjang Ruas (Km)	Tipe Jalan
24	Arief Rahman Hakim	2,914	4/2D
25	Abdul Latif	0,460	2/2UD
26	Adityawarman	0,621	6/2D
27	Bengawan	0,559	2/2UD
28	Biliton	0,725	2/1UD
29	Blauran	0,272	3/1UD
30	Bronggalan	0,533	6/2D
31	Bubutan	1,041	4/2D
32	Bumi Arjo	0,606	2/2UD
33	Bung Tomo	0,478	6/2D
34	Cupat	1,119	4/2D
35	Dharmawangsa	1,384	4/2D
36	Dupak	1,045	6/2D
37	Embong Malang	0,724	6/1UD
38	Gemblongan	0,360	3/1UD
39	Gubernur Suryo	0,508	6/1UD
40	Gunung Anyar Tengah	0,982	2/2UD
41	Hayam Wuruk	1,502	2/1UD
42	HR. Mohammad	2,279	6/2D
43	Indrapura	1,084	2/2UD

**Tabel 4. 4 (Lanjutan)** Data Jalan Arteri Sekunder Kota Surabaya Berdasarkan Tipe Jalan

No	Nama Ruas	Panjang Ruas (Km)	Tipe Jalan
44	Jagalan	0,464	3/1UD
45	Jagir Wonokromo	2,785	2/2UD
46	Jembatan Merah	0,750	4/2D
47	Jemur Andayani	1,459	4/2D
48	Jemursari	1,811	6/2D
49	Jend. Basuki Rahmat	1,375	3/1UD
50	Kali Anyar	0,386	4/2D
51	Kali Kepiting	0,939	2/1UD
52	Kaliwaron	1,085	2/1UD
53	Kapas Krampung	1,365	4/2UD
54	Kapasan	0,963	4/2D
55	Karang Asem	1,174	6/2D
56	Karang Menjangan	1,052	4/2D
57	Kebon Rojo	0,387	6/1UD
58	Kedung Cowek	1,404	4/2D
59	Kedung Doro	1,239	6/2D
60	Kedung Sroko	0,608	2/1UD
61	Kedung Tarukan	0,655	2/1UD
62	Kejawen Gebang	0,62	2/2D
63	Kejawen Putih	1,406	2/2UD
64	Kembang Jepun	0,718	4/1UD
65	Kenjeran	4,870	6/2D
66	Kertajaya	1,306	6/2D
67	Kramat Gantung	0,633	2/1UD
68	Kutei	0,666	4/2D
69	Kutisari	0,581	2/2UD
70	Kyai Abdul Karim	1,041	2/2UD
71	Manyar	1,265	6/2D
72	Manyar Kertoarjo	1,078	6/2D
73	Margorejo Indah	1,972	4/2UD
74	Mayjend. Sungkono	2,448	6/2D
75	Medokan Ayu	0,82	2/2UD

**Tabel 4. 4(Lanjutan) Data Jalan Arteri Sekunder Kota Surabaya Berdasarkan Tipe Jalan**

No	Nama Ruas	Panjang Ruas (Km)	Tipe Jalan
76	Medokan Keputih	1,812	2/2UD
77	Nambangan	1,165	2/2UD
78	Ngagel Jaya	0,890	6/2D
79	Ngagel Jaya Selatan	1,623	6/2D
80	Ngaglik	0,559	4/1UD
81	Nginden Semolo	1,162	4/2D
82	Pacar Keling	0,635	4/2D
83	Pahlawan	0,434	6/1UD
84	Pandegiling	1,823	4/2D
85	Panglima Sudirman	1,026	6/1D
86	Panjang Jiwo	0,891	4/2D
87	Pantai Mentari	2,166	2/2UD
88	Pasar Besar	0,340	6/2D
89	Prof. Dr. Moestopo	1,676	6/2D
90	Pucang Anom Timur	1,173	6/2D
91	Putro Agung	1,758	4/2D
92	Rajawali	0,877	3/1UD
93	Ratna	0,401	2/2UD
94	Raya Jemur Sari	0,227	6/2D
95	Raya Kalisari	2,66	2/2UD
96	Raya Menur	1,476	4/2D
97	Raya Mulyorejo	0,884	4/2D
98	Raya Mulyorejo	1,830	4/2D
99	Raya Nginden	0,786	6/2D
100	Raya Prapen	2,103	6/2D
101	Raya Rungkut	2,511	4/2D
102	Residen Sudirman	0,662	6/2D
103	Rungkut Alang - 2	0,661	4/2D
104	Rungkut Asri	0,606	4/2UD
105	Rungkut Asri Timur	1,772	2/2UD
106	Rungkut Industri Raya	1,934	4/2D

**Tabel 4. 4 (Lanjutan) Data Jalan Arteri Sekunder Kota Surabaya Berdasarkan Tipe Jalan**

No	Nama Ruas	Panjang Ruas (Km)	Tipe Jalan
107	Rungkut Tengah	0,872	2/2UD
108	Ry. Dharma Husada Ind	1,319	4/2D
	Ry. Kdng Asem-Ry		
109	Penjaringan - Pandugo	3,662	2/2UD
	Ry. Kedung Baruk-		
	Wonorejo		
110	Ry. Kertajaya Indah	2,089	6/2D
111	Sukolilo Lor	1,549	2/2UD
112	Sulawesi	0,195	2/2UD
113	Sutorejo	1,245	2.2UD
114	Tambak Sari	0,802	2/2UD
115	Tambang Boyo	1,245	2.1UD
116	Tembaan	0,747	6/2D
117	Tempung Rejo	0,575	2/2UD
118	Tidar	0,642	2/2UD
119	Tunjungan	0,901	3/1UD
120	Urip Sumoharjo	0,468	6/2D
121	Veteran	1,141	6/1UD

*Sumber: Survey lapangan dan Google Earth*

#### 4.4.3.Data Kecelakaan Kota Surabaya di Jalan Arteri Tahun 2010 – 2015

Data kecelakaan kota Surabaya di jalan arteri tahun 2010 – 2015 pada tabel 4.5.

**Tabel 4. 5 Data Kecelakaan Kota Surabaya di Jalan Arteri Primer Tahun 2010 - 2015**

No	Nama Ruas	Data Laka Lantas (jumlah kecelakaan)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
1	Raya Diponegoro	9	20	31	29	24	30
2	A. Yani	45	63	70	43	43	63
3	Demak	9	13	19	4	4	7
4	Gresik	6	6	9			
5	Kali Butuh		2	5	1	3	4
6	Kalianak	16	27	18			
7	Kusuma Bangsa	6	6	9	9	5	7
8	Margomulyo	11	12	15	4	2	2
9	Ngagel	8	16	15	19	12	10
10	Pasar Kembang	2	6	7		2	7
11	Raya Arjuno	1	15	14	9	3	11
12	Raya Gubeng	7	4	5	8	4	3
13	Raya Hang Tuah						
14	Raya Wonokromo	14	13		10	11	8
15	S. Iskandar Muda						
16	Sarwa Jala						
17	Sidorame						
18	Sidotopo Lor	5	1	1		1	1
19	Singsingamangaraja						
20	Sta. Wonokromo		2				3
21	Sumatera			1	1		
22	Tambak Osowilangun	13	24	20	22	13	17
23	Tj. Perak Barat/Timur	4					

*Sumber: Unit Laka Lantas, POLRESTABES Kota Surabaya*

**Tabel 4. 6** Data Kecelakaan Kota Surabaya di Jalan Arteri Sekunder Tahun 2010 - 2015

No	Nama Ruas	Data Laka Lantas (jumlah kecelakaan)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
24	Arief Rahman Hakim			2	5	2	5
25	Abdul Latif			1			
26	Adityawarman	2	1	3			5
27	Bengawan			1	1		
28	Biliton	1	2		2	1	1
29	Blauran	4	1	2	6	4	2
30	Bronggalan	1	1			1	2
31	Bubutan	4	3	4	5	4	4
32	Bumi Arjo						
33	Bung Tomo		1	2		1	
34	Cupat						
35	Dharmawangsa	1		2	3	3	4
36	Dupak	4	13	15	6	3	4
37	Embong Malang		6	7	3	1	2
38	Gemblongan		2	1	1	1	1
39	Gubernur Suryo	4	3	3	1		1
40	Gunung Anyar Tengah				1	1	
41	Hayam Wuruk	1		1	2	1	3
42	HR. Mohammad	3	3	13	7	4	7
43	Indrapura	8	8	11	6	6	4
44	Jagalan						
45	Jagir Wonokromo	5	3	15	3	8	7
46	Jembatan Merah	1					1
47	Jemur Andayani	1	3	1	1	2	4
48	Jemursari	7	12	7	11	7	9
49	Jend. Basuki Rahmat	10	5	11	3	5	6
50	Kali Anyar				2		1
51	Kali Kepiting				1		
52	Kaliwaron			1		1	2
53	Kapas Krampung	3		1	2	1	6
54	Kapasan	2	4	4	2	1	2
55	Karang Asem			1	2		
56	Karang Menjangan		1	1	3		
57	Kebon Rojo			1	2	2	1
58	Kedung Cowek	7	17	23	10	6	12
59	Kedung Doro	1	5	2	3	1	6
60	Kedung Sroko						
61	Kedung Tarukan		1				
62	Kejawen Gebang						
63	Kejawen Putih			1			
64	Kembang Jepun	1	1				

**Tabel 4.6 (Lanjutan) Data Kecelakaan Kota Surabaya di Jalan Arteri Sekunder Tahun 2010 - 2015**

No	Nama Ruas	Data Laka Lantas (jumlah kecelakaan)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
65	Kenjeran	17	35	33	23	29	28
66	Kertajaya	7	18	15	7	15	5
67	Kramat Gantung						
68	Kutei		1	2	3	1	2
69	Kutisari			1	1		2
70	Kyai Abdul Karim						
71	Manyar	4	5	10	3	2	2
72	Manyar Kertoarjo	3	1		2		7
73	Margorejo Indah	1		11	6	3	3
74	Mayjend. Sungkono	4	10	12	15	10	14
75	Medokan Ayu		1	2	1		
76	Medokan Keputih	2					
77	Nambangan						
78	Ngagel Jaya		1	4	3	1	1
79	Ngagel Jaya Selatan	1	2	2	4	4	10
80	Ngaglik			1		2	
81	Nginden Semolo	2	1	8	2	1	2
82	Pacar Keling			3			1
83	Pahlawan	1	1	2		1	4
84	Pandegiling		1	2	2	5	9
85	Panglima Sudirman		2	3	5	2	1
86	Panjang Jiwo	4	4	5	5	4	6
87	Pantai Mentari						
88	Pasar Besar						
89	Prof. Dr. Moestopo	3	9	6	2	3	5
90	Pucang Anom Timur	1	3	2	1	1	3
91	Putro Agung	1	5		3	1	
92	Rajawali	3	4	3	3	2	4
93	Ratna	1					1
94	Raya Jemur Sari						
95	Raya Kalisari			1			
96	Raya Menur	5	2	2	1	3	
97	Raya Mulyorejo		1		1	3	3
98	Raya Mulyorejo						
99	Raya Nginden	6	7	9		4	3
100	Raya Prapen	3		3		2	4
101	Raya Rungkut	8	4			3	5
102	Residen Sudirman						
103	Rungkut Alang - 2		1			1	
104	Rungkut Asri	1	2	1	5	1	1
105	Rungkut Asri Timur		1				



***Tabel 4.6 (Lanjutan) Data Kecelakaan Kota Surabaya di Jalan Arteri Sekunder Tahun 2010 - 2015***

No	Nama Ruas	Data Laka Lantas (jumlah kecelakaan)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
106	Rungkut Industri Raya	4	5	3	6	6	7
107	Rungkut Tengah						2
108	Ry. Dharma Husada Ind	4	7	6	11	7	5
	Ry. Kdng Asem-Ry						
109	Penjaringan - Pandugo						
	Ry. Kedung Baruk-						
	Wonorejo	1	1				
110	Ry. Kertajaya Indah						
111	Sukolilo Lor			1			
112	Sulawesi		2				
113	Sutorejo						
114	Tambak Sari			2			
115	Tambang Boyo			2			
116	Tembaan	1	2		3	4	1
117	Tempung Rejo		2	2	1		
118	Tidar	1	4	4	1	1	
119	Tunjungan		4		4	2	2
120	Urip Sumoharjo	4	5	1	3	2	3
121	Veteran	3		1	2		1

*Sumber: Unit Laka Lantas, POLRESTABES Kota Surabaya*

#### 4.4.4.Data Kecelakaan Kota Surabaya Berdasarkan Tipe Kecelakaan

Pendataan data kecelakaan berdasarkan tipe kecelakaan dilakukan pada jalan yang telah dianalisa tingkat kecelakaannya untuk mengetahui karakteristik jalan.

**Tabel 4. 7 Data Kecelakaan Kota Surabaya Berdasarkan Tipe Kecelakaan Tahun 2010**

No.	Nama Jalan	2010								
		Jumlah Kejadian	Jenis Kendaraan	Jumlah (unit)	Korban (orang)			Tipe Kecelakaan		
					MD	LB	LR	Fatal	LB	LR
1	Perak Barat	4	R2	5	1		4	1		3
			R4	1						
			Truck	1						
			Trailer	1						
2	Veteran	3	R2	3		1	3	1	1	1
			R4	1						
3	Panglima Sudirman		R2							
			R3							
			R4							
			Trailer							
4	Prof.Dr.M oestopo	3	R2	4			5			3
			R3	1						
			R4	2						
			Truck							
5	Mayjend Sungkono	4	R2	5	2	1	2	1	1	
			R3							
			R4	2						
			Truck	1						
			Trailer							
6	Raya Rungkut	8	R2	10	3	2	2	3	2	3
			R3	2						
			R4	4						
7	Wonokromo	14	R2	20	1	2	9	1	3	10
			R3	2						
			R4	4						
			Truck	1						
8	Gubeng	7	R2	10		2	9		3	4
			R4							
			Truck							
9	Urip Sumoharjo	4	R2	5			6			
			R3							
			R4	1						
			Truck	1						
10	Kedungdoro	1	R2	1			2			1
			R3							
			R4	1						
11	Gubernur Suryo	4	R2	4			3			4
			R3	1						
			R4	1						

**Tabel 4.7 (Lanjutan) Data Kecelakaan Kota Surabaya Berdasarkan Tipe Kecelakaan Tahun 2010**

No.	Nama Jalan	2010								
		Jumlah Kejadian	Jenis Kendaraan	Jumlah (unit)	Korban (orang)			Tipe Kecelakaan		
					MD	LB	LR	Fatal	LB	LR
12	Gemblongan		R2							
			R4							
13	Basuki Rahmat	10	R2	15	1	5	7	1	5	4
			R4	2						
14	Tunjungan		R2							
			R4							
15	Achmad Yani	45	R2	67	9	12	24	9	12	19
			R3	1						
			R4	15						
			Truck	4						
			Bus							
16	Pahlawan		Trailer	1						
		1	R2	1	1			1		
			R3							
17	Embong Malang		R4	1						
			R2							
			R3							
18	Bubutan		R4							
		4	R2	6		2	4		2	2
			R4	2						
19	Dupak	4	R2	7	2		3	2		2
			R4	1						
			Truck	1						
20	Kertajaya		Bus							
		7	R2	12		3	9		3	4
			R4	2						
21	Diponegoro	9	R2	12		4	8		4	5
			R3							
			R4	2						
			Truck	1						
			Bus							
22	Raya Arjuno	1	R2	2		1	2		1	
			R3							
			R4							
			Truck							
23	Indrapura		Bus							
		8	R2	11	1	3	12	1	3	4
			R3	2						
24	Rajawali		R4	4						
		3	R2	4	1	2	1	1	2	
			R3							
25	Kedung Cowek		R4	1						
			Truck							
		7	R2	8	3	1	8	3	1	3
26	Blauran		R4	5						
			Truck							
		4	R2	5		1	6		1	3
			R3							
			R4	1						

Sumber: Data Olahan dari Unit Laka Lantas, POLRESTABES Kota Surabaya

**Tabel 4. 8** Data Kecelakaan Kota Surabaya Berdasarkan Tipe Kecelakaan Tahun 2011

N o.	Nama Jalan	2011								
		Jumlah Kejadian	Jenis Kendaraan	Jumlah (unit)	Korban (orang)			Tipe Kecelakaan		
					M D	L B	L R	Fat al	L B	L R
1	Perak Barat		R2							
			R4							
			Truck							
2	Veteran		R2							
			R4							
3	Panglima Sudirman	2	R2	2		1	2		1	1
			R3	1						
			R4	2						
4	Prof.Dr.Moes topo	9	R2	12	2	2	6	2	2	5
			R3							
			R4	2						
5	Mayjend Sungkono	10	R2	8	3	1	4	3	1	6
			R4	3						
			Truck	1						
6	Raya Rungkut	4	R2	3	1		5	1		3
			R3							
			R4	2						
7	Wonokromo	13	R2	15		8	10		8	5
			R4	5						
8	Gubeng	4	R2	6		2	3		2	2
			R4	3						
			Truck							
9	Urip Sumoharjo	5	R2	6		2	8		2	3
			R3	1						
			R4	3						
			Truck							
10	Kedungdoro	5	R2	6		1	5		1	4
			R3	1						
			R4	2						
11	Gubernur Suryo	3	R2	4			4			3
			R3							
			R4	2						
12	Gembongan	2	R2	3		1	2		1	1
			R4	1						
13	Basuki Rahmat	5	R2	5		1	4		1	4
			R4	2						
14	Tunjungan	4	R2	5		1	3		1	3
			R4							
15	Achmad Yani	63	R2	58	12	14	40	12	14	37
			R3							
			R4	14						
			Truck	2						
16	Pahlawan		Bus	1						
		1	R2	2			1			1
			R3							
			R4							

**Tabel 4. 8 (Lanjutan) Data Kecelakaan Kota Surabaya Berdasarkan Tipe Kecelakaan Tahun 2011**

N o.	Nama Jalan	2011								
		Jumlah Kejadian	Jenis Kendaraan	Jumlah (unit)	Korban (orang)			Tipe Kecelakaan		
					M D	L B	L R	Fat al	L B	L R
17	Embong Malang	6	R2	7		2	5		2	4
			R3							
			R4	3						
18	Bubutan	3	R2	5		1	3		1	2
			R4	1						
19	Dupak	13	R2	14	1	5	8	1	5	7
			R4	2						
			Truck	1						
			Bus	1						
20	Kertajaya	18	R2	28	1	5	17	1	5	12
			R4	5						
21	Diponegoro	20	R2	34	1	5	28	1	5	14
			R3							
			R4	10						
			Truck							
22	Raya Arjuno		Bus	1						
		15	R2	20	2	3	13	2	3	10
			R3	1						
			R4	2						
			Truck	1						
23	Indrapura		Bus							
		8	R2	15		4	8		4	4
			R3							
			R4	2						
			Truck							
24	Rajawali		Bus							
		4	R2	6			4			4
			R3	1						
			R4							
25	Kedung Cowek		Truck	1						
		17	R2	18	2	2	22	2	2	13
			R4	5						
26	Blauran									
		1	R2	1		1	1		1	
			R3							
		R4	1							

Sumber: Data Olahan dari Unit Laka Lantas, POLRESTABES Kota Surabaya

**Tabel 4. 9** Data Kecelakaan Kota Surabaya Berdasarkan Tipe Kecelakaan Tahun 2012

N o.	Nama Jalan	2012								
		Jumlah Kejadian	Jenis Kendaraan	Jumlah (unit)	Korban (orang)			Tipe Kecelakaan		
					M D	L B	L R	Fat al	L B	L R
1	Perak Barat		R2							
			R4							
2	Veteran	1	R2	2			2			1
			R4							
3	Panglima Sudirman	3	R2	4		1	3		1	2
			R3	1						
			R4	1						
4	Prof.Dr.Moestopo	5	R2	5	3	2	1	3	2	
			R3	1						
			R4	2						
			Truck							
5	Mayjend Sungkono	12	R2	9	5	4	7	5	4	3
			R3	1						
			R4	4						
			Truck	3						
			Trailer	1						
6	Raya Rungkut		R2							
			R4							
7	Wonokromo	10	R2	14	1	4	6	1	4	5
			R3							
			R4	5						
			Truck							
8	Gubeng	5	R2	7		3	4		3	2
			R4							
			Truck							
9	Urip Sumoharjo	1	R2	2			1			1
			R4							
			Truck							
10	Kedungdoro	2	R2	4	1		1	1		1
			R3							
			R4							
11	Gubernur Suryo	3	R2	3	1		3	1		2
			R3	1						
			R4	1						
12	Gemblongan	1	R2	2			1			1
			R4							
13	Basuki Rahmat	11	R2	17	1	8	7	1	8	2
			R4	3						
			Truck	1						
14	Tunjungan	1	R2	1			2			1
			R4							
15	Achmad Yani	70	R2	92	15	24	52	15	24	31
			R3	1						
			R4	21						
			Truck	6						
			Bus	1						
			Trailer	1						

**Tabel 4.9 (Lanjutan) Data Kecelakaan Kota Surabaya Berdasarkan Tipe Kecelakaan Tahun 2012**

N o.	Nama Jalan	2012								
		Jumlah Kejadian	Jenis Kendaraan	Jumlah (unit)	Korban (orang)			Tipe Kecelakaan		
					M D	L B	L R	Fat al	L B	L R
1 6	Pahlawan	2	R2	2		2			2	
			R3	1						
			R4	1						
1 7	Embong Malang	7	R2	9		4	5		4	3
			R3							
			R4	2						
1 8	Bubutan	4	R2	5		1	4		1	3
			R4	5						
1 9	Dupak	15	R2	18	4	8	6	4	8	3
			R4	5						
			Truck	3						
			Bus	1						
2 0	Kertajaya	15	R2	24	1	9	1 0	1	9	5
			R4	6						
2 1	Diponegoro	31	R2	49	7	1 5	3 0	7	1 5	9
			R3	1						
			R4	11						
			Truck							
			Bus							
2 2	Raya Arjuno	14	R2	22	4	6	1 2	4	6	4
			R3	2						
			R4	1						
			Truck	2						
			Bus							
2 3	Indrapura	11	R2	15	2	3	1 0	2	3	6
			R3							
			R4	2						
			Truck							
			Bus	1						
2 4	Rajawali	3	R2	2	1	1	2	2	1	
			R3							
			R4	2						
			Truck							
2 5	Kedung Cowek	23	R2	26	6	3	1 9	6	3	1 4
			R4	4						
			Truck	1						
2 6	Blauran	2	R2	2		2			2	
			R3							
			R4	4						

Sumber: Data Olahan dari Unit Laka Lantas, POLRESTABES Kota Surabaya

**Tabel 4. 10** Data Kecelakaan Kota Surabaya Berdasarkan Tipe Kecelakaan Tahun 2013

N o.	Nama Jalan	2013								
		Jumlah Kejadian	Jenis Kendaraan	Jumlah (unit)	Korban (orang)			Tipe Kecelakaan		
					MD	LB	L R	Fatal	L B	L R
1	Perak Barat		R2							
			R4							
			Truck							
			Trailer							
2	Veteran	2	R2	4	1	1		1	1	
			R4							
3	Panglima Sudirman	5	R2	8		2	5		2	2
			R3	1						
			R4	1						
			Trailer							
4	Prof.Dr.Moes topo	2	R2	4		2	2		2	2
			R3							
			R4							
			Truck							
5	Mayjend Sungkono	15	R2	23	1	8	15	1	8	6
			R3							
			R4	5						
6	Raya Rungkut		R2							
			R3							
			R4							
7	Wonokromo	10	R2	14	2	6	9	2	6	2
			R3	1						
			R4	7						
			Truck	1						
8	Gubeng	8	R2	14	4	2	8	4	2	2
			R4	2						
			Truck							
9	Urip Sumoharjo	3	R2	3		1	2		1	2
			R3	1						
			R4	2						
			Truck							
10	Kedungdoro	3	R2	3	2	1	2	2	1	
			R3	1						
			R4	2						
11	Gubernur Suryo	1	R2	2			1			1
			R3							
			R4	1						
12	Gemblongan	1	R2	2		1	2		1	
			R4							
13	Basuki Rahmat	3	R2	3			3			3
			R4	1						
			Truck							
14	Tunjungan	4	R2	4	1		4	1		3
			R4	3						
15	Achmad Yani	43	R2	57	14	16	34	14	1 6	1 3
			R3							
			R4	7						
			Truck	5						



**Tabel 4.10 (Lanjutan) Data Kecelakaan Kota Surabaya Berdasarkan Tipe Kecelakaan Tahun 2013**

N o.	Nama Jalan	Jumlah Kejadian	Jenis Kendaraan	Jumlah (unit)	2013 Korban (orang)			Tipe Kecelakaan		
					MD	LB	L R	Fatal	L B	L R
16	Pahlawan	1	R2	1	1			1		
			R3							
			R4	1						
17	Embong Malang	3	R2	3	1	1	2	1	1	1
			R3	1						
			R4	2						
18	Bubutan	5	R2	10		5	6		5	
			R4	1						
19	Dupak	6	R2	7	1	4	3	1	4	1
			R4	3						
			Truck	2						
			Bus	1						
20	Kertajaya	7	R2	15	2	3	10	2	3	2
			R4	2						
21	Diponegoro	29	R2	25	2	15	29	2	1 5	1 2
			R3	1						
			R4	9						
			Truck							
			Bus	1						
22	Raya Arjuno	9	R2	14	1	1	11	1	1	7
			R3							
			R4	1						
			Truck	2						
			Bus							
23	Indrapura	6	R2	7	2	3	4	2	3	1
			R3	1						
			R4	2						
			Truck							
			Bus							
24	Rajawali	3	R2	5		3	4		3	
			R3							
			R4	3						
			Truck							
25	Kedung Cowek	10	R2	14	2	3	8	2	3	5
			R4	1						
			Truck	1						
26	Blauran	6	R2	9	2	1	6	2	1	3
			R3	1						
			R4	2						

Sumber: Data Olahan dari Unit Laka Lantas, POLRESTABES Kota Surabaya

**Tabel 4. 11** Data Kecelakaan Kota Surabaya Berdasarkan Tipe Kecelakaan Tahun 2014

No.	Nama Jalan	2014								
		Jumlah Kejadian	Jenis Kendaraan	Jumlah (unit)	Korban (orang)			Tipe Kecelakaan		
					MD	LB	LR	Fatal	LB	LR
1	Perak Barat		R2							
			R4							
2	Veteran		R2							
			R4							
3	Panglima Sudirman	2	R2	2		1	2		1	1
			R3	2						
			R4							
			Trailer	1						
4	Prof.Dr. Moestopo	2	R2	1	1		2	1	1	
			R3							
			R4							
			Truck	1						
5	Mayjend Sungkono	10	R2	13	2	1	10	2	1	7
			R3							
			R4	6						
6	Raya Rungkut	3	R2	6	2		6	2		1
			R3							
			R4	2						
7	Wonokromo	11	R2	14	3	2	11	3	2	6
			R3	1						
			R4	3						
			Truck							
8	Gubeng	4	R2	5	2		2	2		2
			R4	1						
			Truck	1						
9	Urip Sumoharjo	2	R2	3			3			2
			R3							
			R4	1						
10	Kedungdoro	1	R2	2	1		1	1		
			R3							
			R4	1						
11	Gubernur Suryo		R2							
			R3							
			R4							
12	Gemblongan	1	R2	2	2			1		
			R4							
13	Basuki Rahmat	5	R2	5	1	2	6	1	2	2
			R4	2						
			Truck	1						
14	Tunjungan	2	R2	3			3			2
			R4	1						
15	Achmad Yani	43	R2	62	10	5	45	10	5	28
			R3	1						
			R4	14						
			Truck	3						
			Bus	1						
			KA	1						

**Tabel 4.11 (Lanjutan) Data Kecelakaan Kota Surabaya Berdasarkan Tipe Kecelakaan Tahun 2014**

No.	Nama Jalan	2014									
		Jumlah Kejadian	Jenis Kendaraan	Jumlah (unit)	Korban (orang)			Tipe Kecelakaan			
					MD	LB	LR	Fatal	LB	LR	
16	Pahlawan	2	R2	2		1	2		1	1	
			R3	1							
			R4	1							
17	Embong Malang	1	R2	2			1			1	
			R3								
			R4								
18	Bubutan	4	R2	5			8			4	
			R4	3							
19	Dupak	3	R2	2	1		2	1		2	
			R4	1							
			Truck	1							
20	Kertajaya	15	R2	27	3	1	18	3	1	11	
			R4	9							
21	Diponegoro	24	R2	33	7	6	26	7	6	11	
			R3								
			R4	9							
			Truck	1							
			Bus								
22	Raya Arjuno	3	R2	4	1	1	4	1	1	1	
			R3								
			R4								
			Bus	1							
23	Indrapura	6	R2	7	1		4	1		5	
			R3								
			R4	1							
			Truck	1							
			Bus								
24	Rajawali	2	R2	2		1	3		1	1	
			R3	1							
			R4								
			Truck								
25	Kedung Cowek	6	R2	6	1		5	1		5	
			R4								
			Truck								
26	Blauran	4	R2	6	1		5	1		3	
			R3								
			R4	2							

Sumber: Data Olahan dari Unit Laka Lantas, POLRESTABES Kota Surabaya

**Tabel 4. 12** Data Kecelakaan Kota Surabaya Berdasarkan Tipe Kecelakaan Tahun 2015

No .	Nama Jalan	2015								
		Jumlah Kejadian	Jenis Kendaraan	Jumlah (unit)	Korban (orang)			Tipe Kecelakaan		
					M D	LB	LR	Fat al	LB	LR
1	Perak Barat		R2							
			R4							
2	Veteran	1	R2	1			1			1
			R4	2						
3	Panglima Sudirman	1	R2	1			1			1
			R4	1						
			Truck	1						
4	Prof.Dr.Moe stopo	4	R2	164	1	1	2	1	1	2
			R3							
			R4	1						
			Truck							
5	Mayjend Sungkono	14	R2	20	6		15	6		8
			R3	1						
			R4	6						
6	Raya Rungkut	5	R2	11	1		8	1		4
			R3	1						
			R4							
7	Wonokromo	8	R2	15	1	3	9	1	3	4
			R3							
			R4	1						
			Truck							
8	Gubeng	3	R2	3	3		1	3		
			R4							
9	Urip Sumoharjo	3	R2	6			8			3
			R3							
			R4							
			Truck	1						
10	Kedungdoro	6	R2	9		1	6		1	5
			R3	1						
			R4	2						
11	Gubernur Suryo	1	R2							
			R3							
			R4	1						
12	Gemblongan		R2							
			R4							
13	Basuki Rahmat	6	R2	9	1		7	1		5
			R4	4						
14	Tunjungan	2	R2	6			4			2
			R4							
15	Achmad Yani	63	R2	103	8	10	73	8	10	45
			R3	2						
			R4	17						
			Truck	4						
			Bus	2						
			Trailer	1						

**Tabel 4.13 (Lanjutan) Data Kecelakaan Kota Surabaya Berdasarkan Tipe Kecelakaan Tahun 2015**

No .	Nama Jalan	2015								
		Jumlah Kejadian	Jenis Kendaraan	Jumlah (unit)	Korban (orang)			Tipe Kecelakaan		
					M D	LB	LR	Fat al	LB	LR
16	Pahlawan	4	R2	6	1		4	1		3
			R3							
			R4	2						
17	Embong Malang	2	R2	2	1		2	1		1
			R4							
18	Bubutan	4	R2	6	1	1	3	1	1	2
			R4	2						
19	Dupak	4	R2	7	2	1	4	2	1	1
			R4	1						
			Truck	3						
			Bus							
20	Kertajaya	5	R2	8	1		8	1		4
			R4	5						
21	Diponegoro	30	R2	45	4	5	31	4	5	21
			R3							
			R4	8						
			Truck	1						
			Bus	1						
22	Raya Arjuno	11	R2	16	3		10	3		8
			R3	1						
			R4	3						
			Truck	1						
			Bus							
23	Indrapura	4	R2	7	2		4	2		2
			R3							
			R4							
24	Rajawali	4	R2	6		1	3		1	3
			R3							
			R4							
25	Kedung Cowek	12	R2	5	2		3	2		3
			R4	2						
			Truck	1						
26	Blauran	2	R2	2			2			2
			R3							
			R4	1						

Sumber: Data Olahan dari Unit Laka Lantas, POLRESTABES Kota Surabaya

#### 4.4.5.Data Kecelakaan Kota Surabaya Berdasarkan Usia Korban/Pelaku Tahun 2010 – 2015

Data kecelakaan yang diperoleh dari POLRESTABES Unit Laka Lantas kota Surabaya memiliki format yang berbeda untuk setiap tahunnya seperti pada tabel berikut.

**Tabel 4. 13** *Data Kecelakaan Kota Surabaya Berdasarkan Usia Korban dan Pelaku Tahun 2010 - 2013*

U R A I A N		TAHUN 2010	TAHUN 2011	TAHUN 2012	TAHUN 2013
<b>USIA KORBAN LAKA LANTAS</b>					
a.	00 - 09 Tahun	19	40	45	28
b.	10 - 15 Tahun	94	123	93	53
c.	16 - 30 Tahun	326	604	734	485
d.	31 - 40 Tahun	226	309	271	237
e.	41 - 50 Tahun	124	300	215	157
f.	51 Tahun Keatas	152	246	263	245
		<b>941</b>	<b>1622</b>	<b>1621</b>	<b>1205</b>
<b>USIA PELAKU LAKA LANTAS</b>					
a.	05 - 15 Tahun	22	44	45	22
b.	16 - 25 Tahun	143	247	351	292
c.	26 - 30 Tahun	196	236	121	107
d.	31-40 Tahun	215	231	216	161
e.	41-50 Tahun	63	128	157	117
f.	51-60 Tahun		135	127	123
		<b>639</b>	<b>1021</b>	<b>1017</b>	<b>822</b>

*Sumber: Unit Laka Lantas, POLRESTABES Kota Surabaya*

#### 4.4.6.Data Volume Lalu-Lintas Harian Rerata (LHR) Tahun 2010 – 2015

Data volume lalu lintas harian rata-rata diperoleh dari data rekapan Dinas Perhubungan Kota Surabaya dan dari data olahan yang di-*forecast* menggunakan faktor ekuivalen. Tidak semua jalan di kota Surabaya di-survey volume lalu lintas-nya, sehingga hanya ruas jalaln tertentu saja yang nantinya akan dihitung tingkat

kecelakaannya. Data volume lalu-lintas harian rerata adalah sebagai berikut:

**Tabel 4. 14 Data Volume Lalu Lintas Harian Rerata (LHR) Tahun 2010-2015 kota**

No.	Surabaya Nama Jalan	Volume LHR (SMF)											
		2010		2011		2012		2013		2014		2015	
		Tahap 1	Tahap 2	Tahap 1	Tahap 2	Tahap 1	Tahap 2	Tahap 1	Tahap 2	Tahap 1	Tahap 2	Tahap 1	Tahap 2
1	Perak Barat	42328.40	37829.40	59776.50	47273.10	42360.50	50784.50	51838.20	56349.00	27244.00	23569.00	59261.50	-
2	Veteran	42337.00	44310.00	-	46374.00	-	48536.00	-	50797.00	-	53164.00	-	-
3	Palinglma Sudirman	56695.90	86780.80	55344.00	67798.00	59422.40	78778.10	73905.80	80587.20	69672.10	84998.00	76207.90	80188.30
4	Prof.Dr.Moestopo	68987.30	83043.20	88614.10	79729.70	61971.20	56352.80	75138.90	85514.00	84898.00	95046.60	118684.70	-
5	Mayjend Sungkono	93841.50	100209.60	89557.30	95901.60	95678.70	149134.50	44379.60	78989.10	82046.30	35707.60	49063.20	-
6	Raya Rungkut	42878.70	42994.60	46014.00	33986.60	34030.60	30240.90	43521.50	28871.10	31950.60	151754.40	184659.70	-
7	Wonokromo	175975.80	269307.50	203310.30	178082.70	155537.10	174489.30	129682.20	177121.80	155765.80	64618.70	70587.70	-
8	Gubeng	53693.90	59865.90	79700.50	66484.30	39207.50	42712.50	40893.80	65474.60	77958.70	99992.00	119865.60	93803.60
9	Urip Sumoharjo	78877.20	96311.60	128599.90	58068.90	120252.50	165255.40	124114.30	110123.70	99992.00	43560.10	46636.30	48316.70
10	Kedungdoro	54682.20	33394.30	4484.00	36571.20	28972.80	39738.40	49070.70	49070.40	43560.10	95463.00	-	-
11	Gubernur Suryo	76021.00	79563.00	-	83271.00	-	87152.00	-	91213.00	-	59396.40	-	-
12	Gembongan	39207.30	46020.90	43555.30	46001.10	45785.20	52784.50	37314.20	49167.30	47079.60	59396.40	40531.60	-
13	Gembongan	39207.30	46020.90	-	46001.10	-	52784.50	-	49167.30	-	59396.40	-	-
14	Basuki Rahmat	66703.00	79354.70	50554.20	61308.40	53070.30	52415.90	79670.90	79670.90	71234.70	63424.70	85859.20	-
15	Tunjungan	41718.00	43661.00	-	45697.00	-	47826.00	-	50055.00	-	52387.00	-	-
16	Achmad Yani	111306.20	126698.30	111297.10	123339.60	132154.30	133200.60	117771.60	176038.50	163555.40	125512.70	109181.40	-
17	Pahlawan	41584.00	43522.00	-	45550.00	-	47673.00	-	49894.00	-	52219.00	-	-
18	Embung Malang	49658.10	63186.70	30356.50	53153.40	49424.20	56424.10	59703.90	55479.90	50577.80	48779.30	66066.80	-
19	Bubutan	37374.00	37685.50	40110.20	57140.70	48757.80	38707.00	32658.20	43346.10	50617.00	36402.50	38066.80	-
20	Dupak	51359.50	57865.20	69287.40	49875.70	16901.00	55143.90	63014.70	63014.70	70059.40	58142.90	51232.00	-
21	Kertajaya	55897.30	69455.80	56060.10	57000.30	66306.90	66490.80	68062.00	59736.10	70327.70	65501.80	70985.50	-
22	Diponegoro	64124.80	61062.40	67621.20	63485.00	50641.70	59099.40	61301.80	94050.40	63455.50	64615.20	52171.10	-
23	Raya Arjuno	38679.30	38084.60	30223.70	43335.40	25787.40	42786.40	39858.60	65624.80	46377.20	66345.70	62618.20	-
24	Indrapura	27516.40	31684.60	45631.30	33401.20	28741.20	27323.60	51172.80	50035.80	31255.30	52093.50	38646.30	-
25	Relawali	15026.00	15726.00	-	16459.00	-	17226.00	-	18029.00	-	18868.00	-	-
26	Kedung Cowek	24615.30	29975.60	28740.00	29669.60	38813.80	40439.00	43117.60	19744.00	40891.50	44811.00	44928.50	-
27	Blauran	36058.00	37738.00	-	39497.00	-	41338.00	-	43264.00	-	45279.00	-	-

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Surabaya dan Data Olahan Tahun 2015

# **BAB V**

## **HASIL DAN**

## **PEMBAHASAN**



## BAB V

### HASIL DAN PEMBAHASAN

#### 5.1. Analisis Tingkat Kecelakaan (*Accident Rate*)

Pada pembahasan kali ini akan dilakukan analisis tingkat kecelakaan (*accident rate*) di kota Surabaya secara umum untuk menggambarkan fluktuasi terhadap kecelakaan yang terjadi. Rumus untuk menghitung *accident rate* adalah rumus (2.1):

$$\text{Tingkat Kecelakaan} = \frac{(\text{Jumlah kecelakaan})(100\text{juta})}{(\text{LHR})(\text{panjang ruas jalan})(\text{jumlah hari})}$$

Berdasarkan rumus tersebut, diperlukan data jumlah kecelakaan yang terjadi dan data LHR (Lalu-lintas Harian Rata-rata) sesuai tahun yang akan dihitung.

##### 5.1.1. Perhitungan Volume Lalu-Lintas

Langkah awal untuk menghitung LHR adalah mengubah data volume jam puncak tahun menjadi lalu lintas harian rerata (LHR). Pada penelitian ini, untuk beberapa jalan diperoleh data volume LHR dengan data terbatas. Dalam perhitungan volume lalu lintas digunakan rumus 2.8 sebagai berikut:

$$LHR = \frac{\text{Volume Jam Puncak}}{k}$$

Dimana:

k = faktor jam puncak

= 0,09 untuk jalan perkotaan

Data volume jam puncak yang ada untuk sebagian data yang tidak tersedia adalah data tahun 2015. Sedangkan untuk menghitung LHR untuk tahun sebelumnya yaitu 2010 – 2014, perhitungannya dilakukan dengan perumusan:

$$V' = \frac{1}{(1 + i)^n} \times V$$

Dimana:

$V'$  = LHR tahun yang tersedia

$i$  = Tingkat pertumbuhan volume lalu lintas per tahun

$n$  = Banyaknya tahun

$V$  = LHR tahun yang ingin diketahui

Pertumbuhan lalu lintas rata-rata per tahun diasumsikan sama dengan pertumbuhan lalu lintas dari tahun 2010 sampai tahun 2014, yaitu sebesar 4,66% (Sumber: Dinas Perhubungan Kota Surabaya). Tabel rata-rata pertumbuhan terdapat pada lampiran 1.

Selanjutnya data sekunder yang didapatkan adalah data hasil survey *traffic counting* untuk jam sibuk pada jalan. Salah satunya adalah jalan Rajawali. Data hasil survey tersebut dapat dilihat pada tabel xx sebagai berikut yang merupakan rekapan hasil dari data pada lampiran 2 dengan mengambil nilai LHR yang terbesar pada 3 kondisi waktu puncak (pagi, siang sore):

**Tabel 5. 1** Data hasil survey *traffic counting* jam sibuk untuk jalan Rajawali (smp/jam) tahun 2015

No	Nama Ruas	Periode	Arah 1 (smp/jam)			
		Jam Puncak	MC	LV	HV	Total
1	Rajawali	Pagi	823	610	53	1486
		Siang	700	888	110	<b>1698</b>
		Sore	641	775	73	1489

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Surabaya

Dari tabel 5.1 diperoleh volume jam sibuk terbesar yaitu 1698 smp/jam. Sehingga untuk mencari LHR tahun 2015 adalah sebagai berikut:

Jalan Rajawali

Diketahui:

$$\begin{aligned}
 \text{Volume jam puncak} &= 1698 \text{ smp/jam} \\
 K &= 0,09 \\
 \text{LHR Jalan Rajawali} &= \frac{\text{Volume Jam Puncak}}{k} \\
 &= \frac{1698 \text{ smp/jam}}{0,09} \\
 &= \mathbf{18868,33 \text{ smp/hari}}
 \end{aligned}$$

Sedangkan untuk mendapat LHR tahun 2010 adalah sebagai berikut:

Jalan Rajawali

Diketahui:

$$\begin{aligned}
 \text{LHR tahun 2015} &= 18868,33 \text{ smp/hari} \\
 i &= 4,66\% \\
 \text{LHR tahun 2010} &= \frac{1}{(1+i)^n} \times V \\
 &= \frac{1}{(1+4,66\%)^5} \times 18868,33 \\
 &= \mathbf{15026,53 \text{ smp/hari}}
 \end{aligned}$$

Hasil perhitungan LHR dapat dilihat pada bab 4 Data Penelitian.

**5.1.2. Perhitungan Accident Rate**

Setelah mengetahui data LHR dan data kecelakaan, maka dilakukan perhitungan *accident rate*. Perhitungan *accident rate* sebagai berikut:

Diketahui:

Lokasi = Jalan Rajawali

Panjang  
jalan = 3,662 km

Tipe jalan = 3/1

LHR 2015 = 18868,33 smp/hari

Jumlah  
kecelakaan  
(1 tahun) = 4 kecelakaan

$$\begin{aligned} \text{Tingkat} \\ \text{kecelakaan} &= \frac{(\text{Jumlah kecelakaan})(100\text{juta})}{(\text{LHR})(\text{panjang ruas jalan})(\text{jumlah hari})} \\ &= \frac{(4)(100\text{juta})}{(18868,33)(3,662)(365)} \\ &= 66,23 \text{ per } 100 \text{ juta kend.km} \end{aligned}$$

Dari perhitungan di atas dapat dibuat rekapitulasi data sebagai berikut (lihat tabel 5.2):

**Tabel 5. 2** Tabulasi Hasil Perhitungan Tingkat Kecelakaan Jalan di Kota Surabaya

No	Nama Jalan	TINGKAT KECELAKAAN (per 100 juta kend.km)						Rata-rata Tingkat Kecelakaan
		2010	2011	2012	2013	2014	2015	
1	Perak Barat	7.13	-	-	-	-	-	7.13
2	Veteran	17.01	-	5.18	9.89	-	4.52	9.15
3	Palnglima Sudirman	-	6.15	11.82	16.95	6.63	4.58	9.23
4	Prof.Dr.M oestopo	7.11	16.60	12.30	4.35	5.73	10.19	9.38
5	Mayjend Sungkono	4.77	11.17	14.00	11.26	11.43	13.20	10.97
6	Raya Rungkut	20.36	9.48	-	-	10.24	11.12	12.80
7	Wonokromo	20.18	12.25	-	14.54	15.75	10.99	14.74

**Tabel 5.2 (Lanjutan)** Tabulasi Hasil Perhitungan Tingkat Kecelakaan Jalan di Kota Surabaya

No	Nama Jalan	TINGKAT KECELAKAAN (per 100 juta kend.km)						Rata-rata Tingkat Kecelakaan
		2010	2011	2012	2013	2014	2015	
8	Gubeng	22.46	8.65	12.96	32.27	8.84	7.32	15.42
9	Urip Sumoharjo	29.69	22.76	4.87	10.63	10.63	14.65	15.54
10	Kedungdoro	4.04	33.11	12.09	13.52	4.51	27.46	15.79
11	Gubernur Suryo	28.38	20.34	19.43	6.19	-	5.65	16.00
12	Gemblongan	-	33.07	16.54	14.42	15.48	12.81	18.47
13	Gemblongan	-	33.07	16.54	14.42	15.48	12.81	18.47
14	Basuki Rahmat	29.87	12.55	35.75	7.50	12.50	13.92	18.68
15	Tunjungan	-	27.86	-	25.43	12.15	11.61	19.26
16	Achmad Yani	22.79	28.03	29.86	18.20	13.77	28.30	23.49
17	Pahlawan	15.18	14.50	27.72	-	12.65	48.36	23.68
18	Embong Malang	-	35.93	49.84	19.01	6.82	11.46	24.61
19	Bubutan	28.17	19.68	18.42	34.00	20.80	27.65	24.79
20	Dupak	20.42	49.19	78.85	24.96	11.23	18.04	33.78
21	Kertajaya	26.27	54.37	47.46	21.58	44.74	14.78	34.86
22	Diponegoro	14.03	29.57	48.83	47.30	25.52	46.42	35.28
23	Raya Arjuno	4.72	71.94	59.01	38.42	8.35	30.28	35.45
24	Indrapura	73.48	44.31	83.24	29.63	30.31	19.41	46.73
25	Rajawali	62.37	79.46	56.94	54.41	34.65	66.23	59.01
26	Kedung Cowek	55.49	110.67	115.63	45.26	28.63	52.12	67.97
27	Blauran	111.74	26.69	51.00	146.20	93.13	44.49	78.87

Sumber: Data Olahan Tahun 2015

Tabel 5.2 menunjukkan bahwa rata-rata tingkat kecelakaan di Surabaya sebesar 24,09 per 100 juta kend. Km.

### 5.1.3. Karakteristik Jalan berdasarkan Tingkat Kecelakaan dan Tipe Jalan

Karakteristik jalan berdasarkan tingkat kecelakaan dan tipe jalan. Tipe jalan perkotaan berdasarkan MKJI 1997 sebagai berikut:

- Jalan dua-lajur dua-arrah (2/2 UD)
- Jalan empat-lajur duar-arrah:
  1. Tak terbagi (tanpa median) (4/2 UD)
  2. Terbagi (dengan median) (4/2 D)
- Jalan enam-lajur dua-arrah terbagi (6/2 D)
- Jalan satu arah (1-3/1)

Berdasarkan survey dan analisis data kecelakaan diperoleh data sebagai berikut:

**Tabel 5. 3** *Tingkat Kecelakaan Berdasarkan Tipe Jalan (1 arah)*

No.	Nama Jalan	Rata-rata Tingkat Kecelakaan	Type Jalan
1	Perak Barat	7.13	3/1UD
2	Gemblongan	18.47	3/1UD
3	Basuki Rahmat	18.68	3/1UD
4	Tunjungan	19.26	3/1UD
5	Rajawali	59.01	3/1UD
6	Blauran	78.87	3/1UD
7	Gubeng	15.42	4/1UD
8	Veteran	9.15	6/1UD
9	Panglima Sudirman	9.23	6/1D
10	Gubernur Suryo	16.00	6/1UD
11	Pahlawan	23.68	6/1UD
12	Embong Malang	24.61	6/1UD

Berdasarkan tabel 5.3 dapat disimpulkan bahwa semakin kecil jumlah lajur dan semakin tinggi tingkat kepadatan akan memberikan kemungkinan terjadinya kecelakaan lebih besar. Angka rata-rata tingkat kecelakaan terbesar berada pada Jalan Blauran dengan tipe jalan 3/1 UD (78,87 *per 100 juta kend.km*). Tipe dan rincian kecelakaan sebagai berikut:

Blauran dengan tipe jalan 3/1 UD (78,87 *per 100 juta kend.km*). Tipe dan rincian kecelakaan sebagai berikut:

**Tabel 5. 4 Tipe dan Rincian Kecelakaan (Jalan 1 arah : Blauran)**

Nama Jalan	Total (2010 s/d 2015)								
	Jumlah Kejadian	Jenis Kendaraan	Jumlah (unit)	Korban			Tipe Kecelakaan		
				MD	LB	LR	Fatal	LB	LR
Blauran	19	R2	25	3	5	20	3	5	11
		R3	1						
		R4	11						

**Tabel 5. 5 Tingkat Kecelakaan Berdasarkan Tipe Jalan (2 arah)**

No.	Nama Jalan	Rata-rata Tingkat Kecelakaan	Type Jalan
1	Indrapura	46.73	2/2UD
2	Raya Rungkut	12.80	4/2D
3	Bubutan	24.79	4/2D
4	Kedung Cowek	67.97	4/2D
5	Prof.Dr.Moestopo	9.38	6/2D
6	Mayjend Sungkono	10.97	6/2D
7	Wonokromo	14.74	6/2D
8	Urip Sumoharjo	15.54	6/2D
9	Kedungdoro	15.79	6/2D
10	Achmad Yani	23.49	6/2D
11	Dupak	33.78	6/2D
12	Kertajaya	34.86	6/2D
13	Diponegoro	35.28	6/2D
14	Raya Arjuno	35.45	6/2D

Berdasarkan tabel 5.5 dapat disimpulkan bahwa semakin kecil jumlah lajur akan memberikan kemungkinan terjadinya kecelakaan lebih besar. Angka rata-rata tingkat kecelakaan terbesar berada pada Jalan Kedung Cowek dengan tipe jalan 4/2D (67,97 *per 100 juta kend.km*). Tipe dan rincian kecelakaan sebagai berikut:

**Tabel 5. 6 Tipe dan Rincian Kecelakaan (Jalan 2 arah : Kedung Cowek)**

Nama Jalan	Total (2010 s/d 2015)								
	Jumlah Kejadian	Jenis Kendaraan	Jumlah (unit)	Korban			Tipe Kecelakaan		
				MD	LB	LR	Fatal	LB	LR
Kedung Cowek	75	R2	77	16	9	65	16	9	43
		R3	17						
		R4	4						

## 5.2. Form Kuesioner

Dalam melakukan survey pada suatu penelitian, perlu dilakukan pengujian “apakah kuesioner yang akan kita pergunakan untuk mengambil data sudah valid dan reliabel”. Instrumen yang valid akan menghasilkan data yang akurat dan sesuai dengan kebutuhan dalam riset. Oleh karena itu perlu dipastikan bahwa instrumen pada penelitian benar-benar sudah valid.

### 5.2.1. Rencana *Sampling* Penelitian

Rencana *sampling* penelitian dilakukan di sekolah-sekolah menengah pertama negeri dan swasta di kota Surabaya. Jumlah populasi masing-masing yaitu negeri sebanyak 4.883 siswa dan swasta sebanyak 55.556 siswa. Rencana *sampling* penelitian menggunakan perumusan sebagai berikut (Sarwono, 2012):

$$\begin{aligned}
 n &= 1 + N(e)^2 \\
 &= 1 + (4883 + 55556)(e)^2 \\
 &= 152,083 \approx 153 \text{ responden}
 \end{aligned}$$

Keterangan:

n : Ukuran sampel

N : Ukuran populasi

e : Tingkat ketepatan (presisi) 5% (0,05)

Namun karena keterbatasan waktu penelitian, penulis hanya mengambil sampel sebanyak 140 sampel dengan perbandingan 50%:50% untuk swasta dan negeri. Pengambilan sampel dilakukan pada bulan



Maret – April, sedangkan *pre-test* dilakukan pada bulan Februari. Pengambilan sampel dilakukan secara acak di sekolah-sekolah menengah pertama negeri dan swasta kota Surabaya.

### **5.2.2. Uji Validitas dan Reabilitas**

Setelah diketahui jumlah sampel yang diambil, maka tahap selanjutnya adalah melakukan uji validitas dan reliabilitas pada item-item yang mengukur konstruk atau variabel yang digunakan pada kuesioner. Tahap ini disebut sebagai *pre-test*. *Pre-test* dilakukan pada 140 responden. Jika ditemukan terdapat pertanyaan yang tidak valid dan reliabel, maka perlu dilakukan perbaikan atau membuang pertanyaan yang tidak valid. Dalam pengujian ini digunakan program *IBM SPSS Statistic 22*. Item-item pertanyaan yang diuji validitas dan reliabilitas adalah “Sikap”, “Norma Subyektif”, dan “Kendali Perilaku yang Dipersepsikan” dalam mematuhi lalu lintas, serta “Niat Mematuhi Aturan Lalu-Lintas”. Tiap pertanyaan diukur menggunakan 5-poin skala Likert yang terbentang dari skor 1 (untuk pernyataan “*Sangat Tidak Setuju*”), 2 (untuk pernyataan “*Tidak Setuju*”), 3 (untuk pernyataan “*Netral*”), 4 (untuk pernyataan “*Setuju*”), dan 5 (untuk pernyataan “*Sangat Setuju*”). Item-item yang ada diadaptasi dari pengukuran yang digunakan oleh Ajzen (2002) dan telah dilakukan pula uji validitas pada keseluruhan item.

Uji validitas dilakukan dengan menggunakan pendekatan *Confirmatory Factor Analysis (CFA)*. Analisis konfirmatori digunakan untuk menguji apakah suatu konstruk mempunyai unidimensionalitas atau apakah indikator-indikator yang digunakan dapat mengkonfirmasi sebuah konstruk atau variabel (hal. 55) (Ghozali, 2011). Dengan kata lain, pengujian

dengan menggunakan teknik ini dilakukan untuk mengkonfirmasi bahwa item-item yang ada benar-benar mengukur variabel atau konstruk yang dimaksud (Sikap, Norma Subyektif, Kendali perilaku yang dipersepsikan, dan Niat).

Langkah pertama yang dilakukan adalah dengan melihat nilai KMO dan Bartlett's Test. Dengan melihat skor KMO dan Bartlett's Test, kita dapat mendukung asumsi yang mendasari dapat tidaknya digunakan faktor analisis, yaitu data matrik yang dihasilkan harus memiliki korelasi yang cukup. Uji Bartlett merupakan uji statistik untuk menentukan ada tidaknya korelasi antar variabel. Sementara itu, uji KMO MSA adalah alat uji lain yang digunakan dalam mengukur tingkat interkorelasi antar variabel dan dapat tidaknya uji faktor analisis dapat dilakukan untuk uji lebih lanjut. Ketentuan yang ditetapkan adalah, uji faktor analisis dapat dilakukan jika nilai KMO-MSA melebihi 0.5.

Seperti yang ditunjukkan pada Tabel KMO and Bartlett's Tests, nilai KMO-MSA yang didapat adalah 0.919 (Sig. < 0.05). Hal ini menunjukkan bahwa uji faktor analisis memang dapat dilakukan.

***Tabel 5. 7 Tabel KMO and Bartlett's Tests***

<b>KMO and Bartlett's Test</b>		
Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		.919
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	3331.847
	Df	325
	Sig.	.000

Tahap selanjutnya adalah melihat hasil uji Rotated Component Matrix. Jika masing-masing merupakan indikator pengukur konstruk yang dimaksud, maka

akan memiliki nilai *factor loading* yang tinggi. Nilai *factor loading* yang ada dikatakan valid jika memiliki skor lebih dari 0.5 (Hair *et al.*, 2007). Dari hasil uji rotasi yang ada, dapat dilihat bahwa keduapuluh lima item yang digunakan memiliki nilai di atas 0.5 dan mengelompok menjadi 4 indikator (component). Keempat indikator tersebut dikonfirmasi dengan keseluruhan item yang diajukan. Untuk butir-butir pernyataan yang mengukur konstruk Sikap, butir pernyataan ATT1 (0.754), ATT2 (0.688), ATT3 (0.815), ATT4 (0.796), ATT5 (0.856), ATT6 (0.850), dan ATT7 (0.711) mengelompok membentuk Component 1. Sehingga dapat dikatakan, kecuali item ATT8 (0.567), keseluruhan item pernyataan yang mengukur konstruk Sikap adalah valid.

Untuk butir-butir pernyataan yang mengukur konstruk Norma Subyektif, butir pernyataan SUN1 (0.827), SUN2 (0.835), SUN3 (0.661), SUN4 (0.592), SUN5 (0.718), dan SUN6 (0.549) mengelompok membentuk Component 4. Sehingga dapat dikatakan bahwa keseluruhan item pernyataan yang mengukur konstruk Norma Subyektif adalah valid.

Untuk butir-butir pernyataan yang mengukur konstruk Kendali Perilaku yang Dipersepsikan, butir pernyataan PBC1, PBC2, PBC3, PBC4, PBC5, dan PBC6 mengelompok membentuk component 3. Sehingga dapat dikatakan bahwa keseluruhan item pernyataan yang mengukur Kendali Perilaku yang Dipersepsikan adalah valid.

Untuk butir-butir pernyataan yang mengukur konstruk Niat, butir pernyataan INT1 (0.747), INT2 (0.732), INT3 (0.780), INT4 (0.787), INT5 (0.800), dan INT6 (0.789) mengelompok membentuk component 2. Sehingga dapat dikatakan bahwa keseluruhan item pernyataan yang mengukur Niat adalah valid.

**Tabel 5. 8 Hasil Analisis Uji Validitas Item-Item  
Theory of Planned Behavior**

Rotated Component Matrix <sup>a</sup>					
	Component				Keterangan
	1	2	3	4	
ATT1	.754	.307	.104	.218	Valid
ATT2	.688	.368	.067	.279	Valid
ATT3	.815	.048	.141	.090	Valid
ATT4	.796	.194	.104	.187	Valid
ATT5	.856	.155	.108	.167	Valid
ATT6	.850	.185	.175	.154	Valid
ATT7	.711	.258	.193	.298	Valid
ATT8	.352	.385	.146	.567	Tidak Valid
SUN1	.222	.283	.158	.827	Valid
SUN2	.082	.230	.190	.835	Valid
SUN3	.246	.057	.306	.661	Valid
SUN4	.371	.195	.300	.592	Valid
SUN5	.330	.231	.105	.718	Valid
SUN6	.067	.468	.379	.549	Valid
PBC1	.121	.488	.645	.200	Valid
PBC2	.149	.231	.750	.154	Valid
PBC3	.273	.399	.606	.248	Valid
PBC4	.103	.243	.755	.144	Valid
PBC5	.092	.175	.860	.197	Valid
PBC6	.176	.301	.727	.250	Valid
INT1	.266	.747	.339	.270	Valid
INT2	.241	.732	.330	.250	Valid
INT3	.249	.780	.288	.216	Valid
INT4	.211	.787	.231	.239	Valid
INT5	.275	.800	.318	.223	Valid
INT6	.299	.789	.308	.217	Valid
Extraction Method: Principal Component Analysis.					
Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization.					
a. Rotation converged in 6 iterations.					

Dari hasil uji validitas dapat disimpulkan bahwa hanya ada satu item yang dikeluarkan (tidak valid) dalam mengukur variabel-variabel *theory of planned behavior*. Sehingga, hanya ada 25 item yang digunakan pada uji lebih lanjut, yaitu uji reliabilitas.

Uji reliabilitas pada penelitian ini dilakukan dengan menggunakan *Cronbach's Alpha*. Standar nilai yang digunakan untuk menyatakan bahwa suatu konstruk

atau variabel dikatakan reliabel jika memberikan nilai Cronbach's Alpha > 0,70 (Nunnally & Bernstein, 1994)

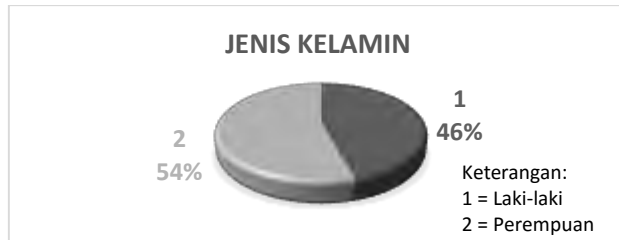
**Tabel 5. 9 Hasil Uji Reabilitas Theory of Planned Behavior**

Variabel	Jumlah Item	Cronbach's Alpha	Kesimpulan
Sikap	7	0,931	Reliabel
Norma Subyektif	6	0,898	Reliabel
Kendali Perilaku yang Dipersepsikan	6	0,908	Reliabel
Niat	6	0,957	Reliabel

Dari hasil uji reabilitas dapat disimpulkan bahwa seluruh item dinyatakan reliabel atau handal dalam mengukur variabel-variabel *theory of planned behavior*.

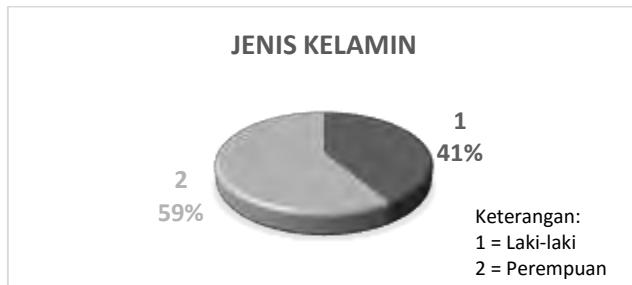
### 5.2.3. Karakteristik Responden

Gambaran umum responden pada penelitian ini adalah siswa-siswi sekolah menengah pertama negeri dan swasta. Responden dibedakan menjadi enam karakteristik yaitu berdasarkan jenis kelamin; usia; bersekolah di SMP negeri/swasta; kelas (tingkat SMP); kendaraan yang digunakan untuk keperluan secara umum sehari-hari (sebagai pengemudi); pernah/tidak mengalami kecelakaan.



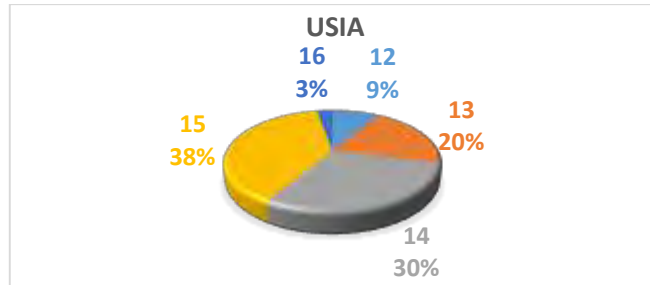
**Gambar 5. 1** Deskriptif statistik responden siswa SMP Negeri berdasarkan jenis kelamin

Grafik pada gambar 5.1 menunjukkan bahwa dari total 70 responden siswa SMP Negeri kota Surabaya diketahui bahwa responden terbanyak adalah perempuan dengan 54% (38 siswi), sedangkan responden laki-laki adalah 46% (32 siswa).



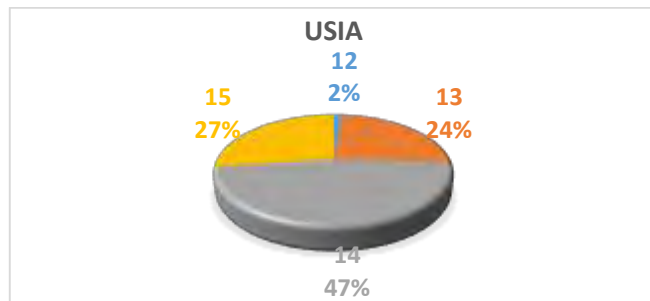
**Gambar 5. 2** Deskriptif statistik responden siswa SMP Swasta berdasarkan jenis kelamin

Grafik pada Gambar 5.2 menunjukkan bahwa dari total 70 responden siswa SMP Swasta Kota Surabaya diketahui bahwa responden terbanyak adalah perempuan dengan 59 persen (41 siswi), sedangkan responden laki-laki adalah 41 persen (29 siswa).



**Gambar 5. 3** Deskriptif statistik responden siswa SMP Negeri berdasarkan usia

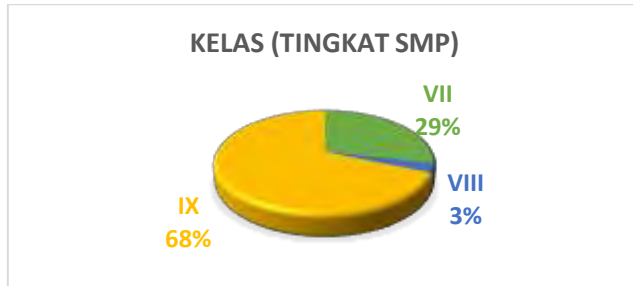
Grafik pada gambar 5.3 menunjukkan bahwa dari total 70 responden siswa SMP Negeri kota Surabaya diketahui bahwa responden terbanyak berdasarkan usia adalah usia 15 tahun sebesar 38% (27 siswa), menyusul kemudian usia 14 tahun sebesar 30% (21 siswa), usia 13 tahun sebesar 20% (14 siswa), usia 12 tahun sebesar 9% (6 siswa), usia 16 tahun sebesar 3% (2 siswa).



**Gambar 5. 4** Deskriptif statistik responden siswa SMP Swasta berdasarkan usia

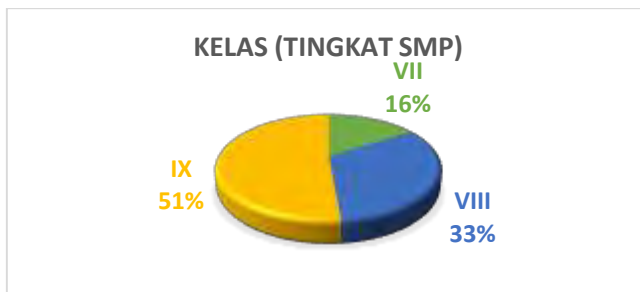
Grafik pada gambar 5.4 menunjukkan bahwa dari total 70 responden siswa SMP Swasta kota Surabaya diketahui bahwa responden terbanyak berdasarkan usia

adalah usia 14 tahun sebesar 47% (33 siswa), menyusul kemudian usia 15 tahun sebesar 27% (19 siswa), usia 13 tahun sebesar 24% (17 siswa), usia 12 tahun sebesar 2% (1 siswa).



**Gambar 5. 5** Deskriptif statistik responden siswa SMP Negeri berdasarkan kelas (tingkat SMP)

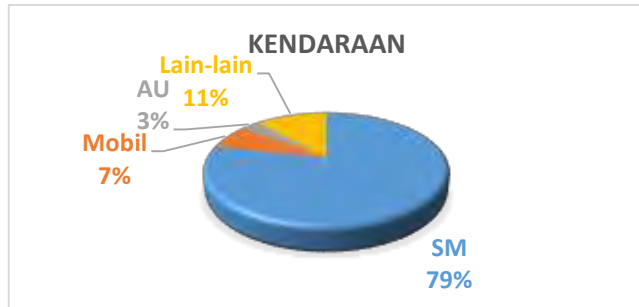
Grafik pada gambar 5.5 menunjukkan bahwa dari total 70 responden siswa SMP Negeri kota Surabaya diketahui bahwa responden terbanyak berdasarkan kelas tingkat SMP adalah kelas IX sebesar 68% (48 siswa), menyusul kemudian kelas VII sebesar 29% (20 siswa), kelas VIII sebesar 3% (2 siswa).



**Gambar 5. 6** Deskriptif statistik responden siswa SMP Swasta berdasarkan kelas (tingkat SMP)

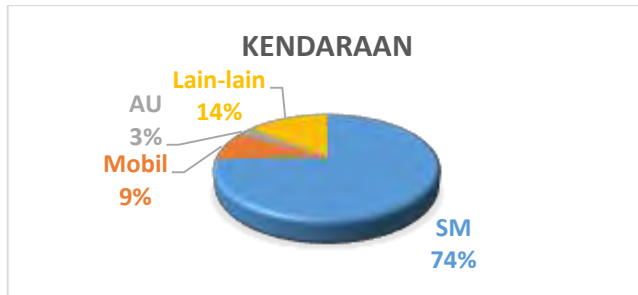


Grafik pada gambar 5.6 menunjukkan bahwa dari total 70 responden siswa SMP Swasta kota Surabaya diketahui bahwa responden terbanyak berdasarkan kelas tingkat SMP adalah kelas IX sebesar 51% (36 siswa), menyusul kemudian kelas VIII sebesar 33% (23 siswa), kelas VII sebesar 16% (11 siswa).



**Gambar 5. 7** Deskriptif statistik responden siswa SMP Negeri berdasarkan jenis kendaraan yang digunakan untuk keperluan secara umum sehari-hari

Grafik pada gambar 5.7 menunjukkan bahwa dari total 70 responden siswa SMP Negeri kota Surabaya diketahui bahwa responden terbanyak berdasarkan jenis kendaraan yang digunakan untuk keperluan secara umum sehari-hari adalah Sepeda Motor sebesar 79% (55 siswa), menyusul kemudian kendaraan lain-lain sebesar 11% (8 siswa), Mobil sebesar 7% (5 siswa), Angkutan Umum sebesar 3% (2 siswa).



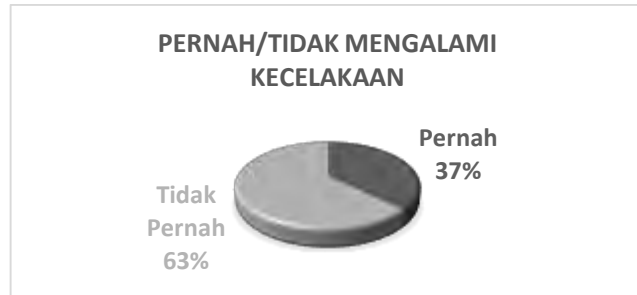
**Gambar 5. 8** Deskriptif statistik responden siswa SMP Swasta berdasarkan jenis kendaraan yang digunakan untuk keperluan secara umum sehari-hari

Grafik pada gambar 5.8 menunjukkan bahwa dari total 70 responden siswa SMP Swasta kota Surabaya diketahui bahwa responden terbanyak berdasarkan jenis kendaraan yang digunakan untuk keperluan secara umum sehari-hari adalah Sepeda Motor sebesar 74% (52 siswa), menyusul kemudian kendaraan lain-lain sebesar 14% (10 siswa), Mobil sebesar 9% (6 siswa), Angkutan Umum sebesar 3% (2 siswa).



**Gambar 5. 9** Deskriptif statistik responden siswa SMP Negeri berdasarkan pernah/tidak mengalami kecelakaan

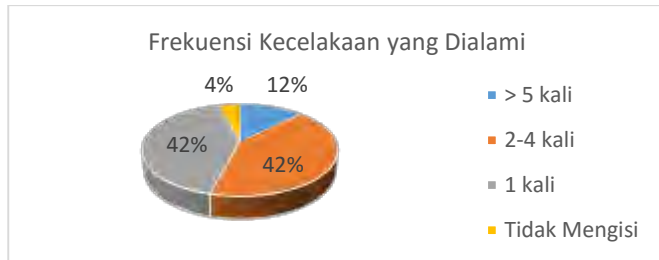
Grafik pada gambar 5.9 menunjukkan bahwa dari total 70 responden siswa SMP Swasta kota Surabaya diketahui bahwa responden terbanyak pernah/tidak mengalami kecelakaan adalah “tidak pernah” sebesar 66% (46 siswa), sedangkan sebesar 34% (24 siswa) pernah mengalami kecelakaan.



**Gambar 5. 10** Deskriptif statistik responden siswa SMP Swasta berdasarkan pernah/tidak mengalami kecelakaan

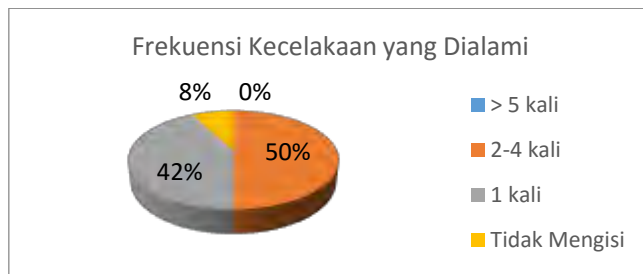
Grafik pada gambar 5.10 menunjukkan bahwa dari total 70 responden siswa SMP Swasta kota Surabaya diketahui bahwa responden terbanyak pernah/tidak mengalami kecelakaan adalah “tidak pernah” sebesar 63% (44 siswa), sedangkan sebesar 37% (26 siswa) pernah mengalami kecelakaan.

Siswa yang pernah mengalami kecelakaan (sebanyak 24 siswa untuk SMP Negeri dan 26 siswa untuk SMP Swasta) memiliki karakteristik seperti yang ditunjukkan pada gambar-gambar berikut:



**Gambar 5. 11** Gambaran umum berdasarkan frekuensi kecelakaan yang dialami Siswa SMP Negeri

Grafik pada gambar 5.11 menunjukkan bahwa frekuensi kecelakaan yang dialami oleh responden siswa SMP Negeri mayoritas adalah “2-4 kali” dan “1 kali” sebesar 42% (10 siswa), menyusul kemudian “> 5 kali” sebesar 12% (3 siswa), 4% (1 siswa) tidak mengisi butir pertanyaan.



**Gambar 5. 12** Gambaran umum berdasarkan frekuensi kecelakaan yang dialami Siswa SMP Swasta

Grafik pada gambar 5.12 menunjukkan bahwa frekuensi kecelakaan yang dialami oleh responden siswa SMP Swasta mayoritas adalah “2-4 kali” sebesar 50% (13 siswa), menyusul kemudian “1 kali” sebesar

42% (11 siswa), 8% (2 siswa) tidak mengisi butir pertanyaan, dan “> 5 kali” sebesar 0% (0 siswa).



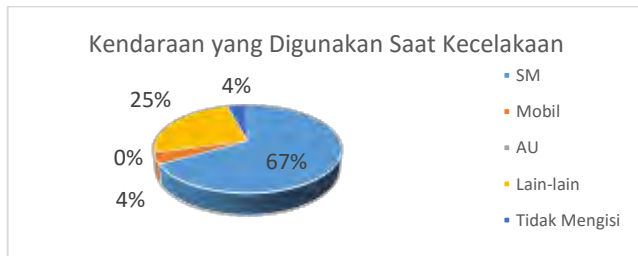
**Gambar 5. 13** Gambaran umum berdasarkan tingkat luka yang dialami Siswa SMP Negeri

Grafik pada gambar 5.13 menunjukkan bahwa tingkat luka yang dialami saat kecelakaan oleh responden siswa SMP Negeri mayoritas adalah “Luka Ringan” sebesar 92% (23 siswa), menyusul kemudian “Luka Berat Hingga Cacat” sebesar 4% (1 siswa), 4% (2 siswa) tidak mengisi butir pertanyaan, dan “Luka Berat” sebesar 0% (0 siswa).



**Gambar 5. 14** Gambaran umum berdasarkan tingkat luka yang dialami Siswa SMP Swasta

Grafik pada gambar 5.14 menunjukkan bahwa tingkat luka yang dialami saat kecelakaan oleh responden siswa SMP Swasta mayoritas adalah “Luka Ringan” sebesar 88% (23 siswa), menyusul kemudian “Luka Berat Hingga Cacat” sebesar 4% (1 siswa), 4% (2 siswa) tidak mengisi butir pertanyaan, dan “Luka Berat” sebesar 0% (0 siswa).



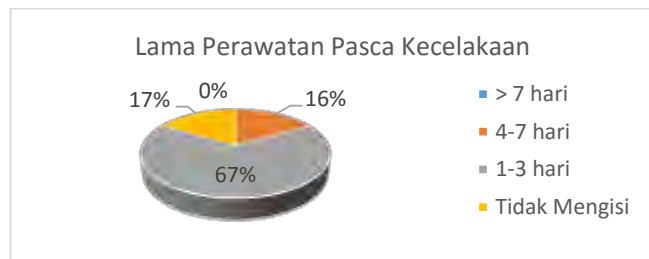
**Gambar 5. 15** Gambaran umum berdasarkan kendaraan yang digunakan saat kecelakaan Siswa SMP Negeri

Grafik gambar 5.15 menunjukkan bahwa kendaraan yang digunakan saat kecelakaan oleh responden siswa SMP Negeri mayoritas adalah “Sepeda Motor” sebesar 67% (16 siswa), menyusul kemudian “Lain-lain” sebesar 25% (6 siswa), “Mobil” sebesar 4% (1 siswa), 4% (1 siswa) tidak mengisi butir pertanyaan, dan “Mobil” sebesar 0% (0 siswa).



**Gambar 5. 16** Gambaran umum berdasarkan kendaraan yang digunakan saat kecelakaan Siswa SMP Swasta

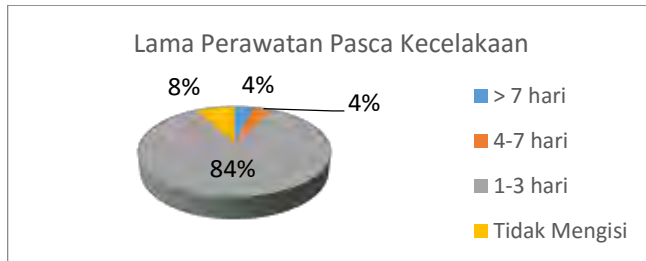
Grafik pada gambar 5.16 menunjukkan bahwa kendaraan yang digunakan saat kecelakaan oleh responden siswa SMP Swasta mayoritas adalah “Sepeda Motor” sebesar 81% (21 siswa), menyusul kemudian “Mobil” sebesar 7% (2 siswa), “Lain-lain” sebesar 4% (1 siswa), 8% (1 siswa) tidak mengisi butir pertanyaan.



**Gambar 5. 17** Gambaran umum berdasarkan lama waktu perawatan pasca kecelakaan Siswa SMP Negeri

Grafik pada gambar 5.17 menunjukkan bahwa lama waktu perawatan pasca kecelakaan oleh responden siswa SMP Negeri mayoritas adalah “1-3 hari” sebesar

67% (16 siswa), menyusul kemudian “4-7 hari” sebesar 16% (4 siswa), dan 17% (4 siswa) tidak mengisi.



**Gambar 5. 18** Gambaran umum berdasarkan lama waktu perawatan pasca kecelakaan Siswa SMP Swasta

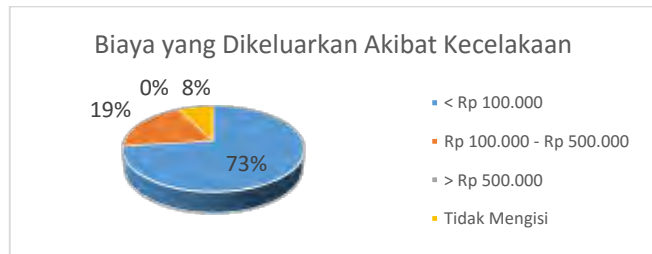
Grafik pada gambar 5.18 di atas terlihat bahwa lama waktu perawatan pasca kecelakaan oleh responden siswa SMP Swasta mayoritas adalah “1-3 hari” sebesar 84% atau 22 siswa, menyusul kemudian “4-7 hari” sebesar 4% atau 1 siswa, “>7 hari” sebesar 4% atau 1 siswa, dan 8% atau 2 siswa tidak mengisi.



**Gambar 5. 19** Gambaran umum berdasarkan biaya yang dikeluarkan akibat kecelakaan Siswa SMP Negeri

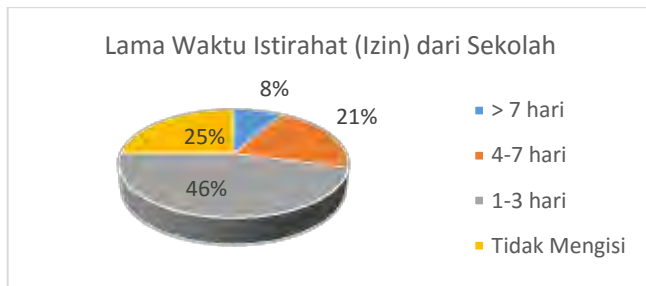


Grafik pada gambar 5.19 menunjukkan bahwa besarnya biaya yang dikeluarkan akibat kecelakaan oleh responden siswa SMP Negeri mayoritas adalah “<Rp100.000” sebesar 46% (11 siswa), menyusul kemudian “>Rp500.000” sebesar 17% (4 siswa), “Rp100.000 – Rp 500.000” sebesar 12% (3 orang), dan 25% (6 siswa) tidak mengisi butir pertanyaan.



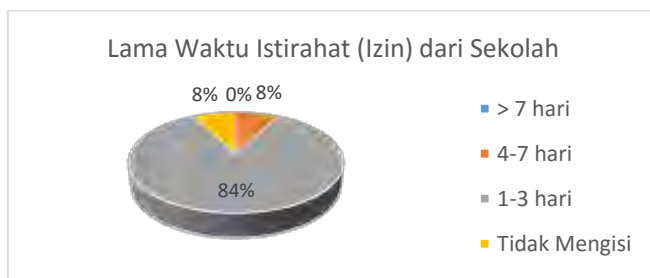
**Gambar 5. 20** Gambaran umum berdasarkan biaya yang dikeluarkan akibat kecelakaan Siswa SMP Swasta

Grafik pada gambar 5.20 menunjukkan bahwa besarnya biaya yang dikeluarkan akibat kecelakaan oleh responden siswa SMP Swasta mayoritas adalah “<Rp100.000” sebesar 73% (19 siswa), menyusul kemudian “Rp100.000 – Rp 500.000” sebesar 19% (5 siswa), dan 8% (2 siswa) tidak mengisi butir pertanyaan.



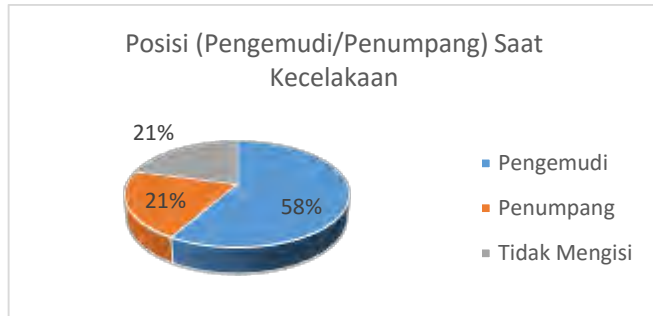
**Gambar 5. 21** Gambaran umum berdasarkan lama waktu istirahat dari sekolah akibat kecelakaan Siswa SMP Negeri

Grafik pada gambar 5.21 menunjukkan bahwa lama waktu istirahat dari sekolah akibat kecelakaan oleh responden siswa SMP Negeri mayoritas adalah “1-3 hari” sebesar 46% (11 siswa), menyusul kemudian “4-7 hari” sebesar 21% (5 siswa), “>7 hari” sebesar 8% (2 siswa), dan 25% (6 siswa) tidak mengisi butir pertanyaan.



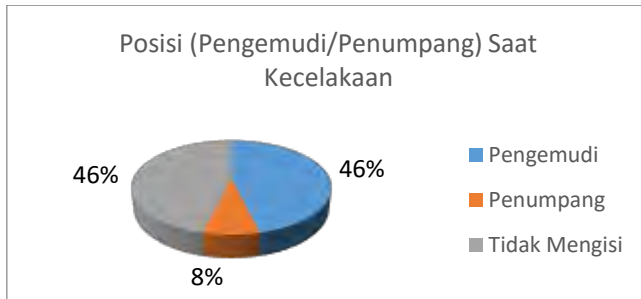
**Gambar 5. 22** Gambaran umum berdasarkan lama waktu istirahat dari sekolah akibat kecelakaan Siswa SMP Swasta

Grafik pada gambar 5.22 menunjukkan bahwa lama waktu istirahat dari sekolah akibat kecelakaan oleh responden siswa SMP Swasta mayoritas adalah “1-3 hari” sebesar 84% (22 siswa), menyusul kemudian “4-7 hari” sebesar 8% (2 siswa). 8% (2 siswa) tidak mengisi butir pertanyaan.



**Gambar 5. 23** Gambaran umum posisi  
(pengemudi/penumpang) saat terjadi kecelakaan  
Siswa SMP Negeri

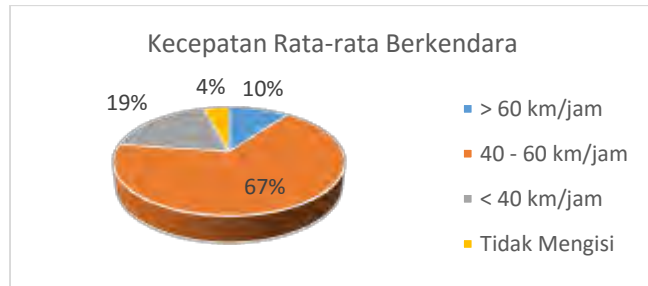
Grafik pada gambar 5.23 menunjukkan bahwa posisi (pengemudi/penumpang) saat terjadi kecelakaan oleh responden siswa SMP Negeri mayoritas adalah “Pengemudi” sebesar 58% (14 siswa), sedangkan “penumpang” sebesar 21% (5 siswa). 21% (5 siswa) tidak mengisi butir pertanyaan.



**Gambar 5. 24** Gambaran umum posisi  
(pengemudi/penumpang) saat terjadi kecelakaan  
Siswa SMP Swasta

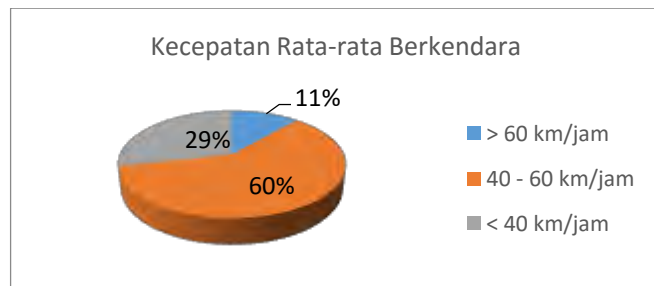
Grafik pada gambar 5.24 menunjukkan bahwa posisi (pengemudi/penumpang) saat terjadi kecelakaan oleh responden siswa SMP Swasta mayoritas adalah “Pengemudi” sebesar 46% (12 siswa), sedangkan “penumpang” sebesar 8% (2 siswa). 46% (12 siswa) tidak mengisi butir pertanyaan.

Gambaran tentang berlalu lintas dari total 70 responden pada penelitian ini adalah siswa-siswi sekolah menengah pertama negeri dan swasta. Responden dibedakan menjadi enam karakteristik yaitu berdasarkan kecepatan rata-rata mengemudi, kepemilikan SIM (Surat Izin Mengemudi), tahu/tidak tentang kawasan lalu lintas, pernah/tidak melanggar peraturan lalu lintas, dan apakah responden selalu menggunakan alat standar keselamatan selama berkendara.



**Gambar 5. 25** Gambaran tentang berlalu lintas berdasarkan kecepatan rata-rata berkendara siswa SMP Negeri

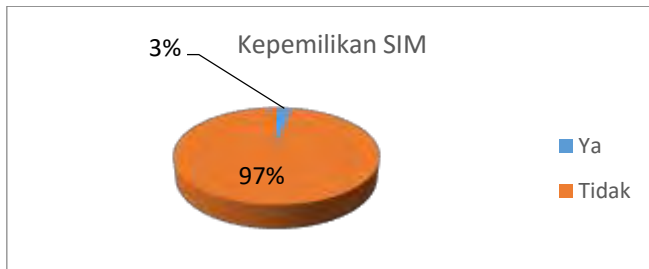
Grafik pada gambar 5.25 menunjukkan bahwa kecepatan rata-rata berkendara oleh responden siswa SMP Negeri mayoritas adalah “40-60 km/jam” sebesar 67% (47 siswa), menyusul kemudian “<40 km/jam” sebesar 19% (13 siswa), “>60 km/jam” sebesar 10% (7 siswa). 4% (3 siswa) tidak mengisi butir pertanyaan.



**Gambar 5. 26** Gambaran tentang berlalu lintas berdasarkan kecepatan rata-rata berkendara siswa SMP Swasta

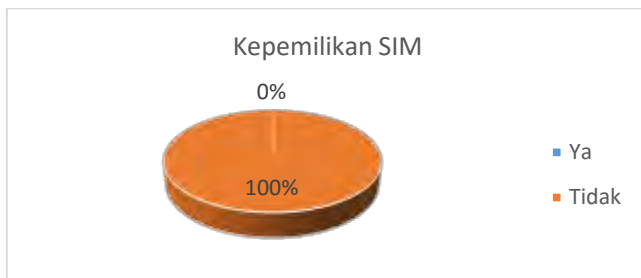
Grafik pada gambar 5.26 menunjukkan bahwa kecepatan rata-rata berkendara oleh responden siswa

SMP Swasta mayoritas adalah “40-60 km/jam” sebesar 60% (42 siswa), menyusul kemudian “<40 km/jam” sebesar 29% (20 siswa), “>60 km/jam” sebesar 11% (8 siswa).



**Gambar 5. 27** Gambaran tentang berlalu lintas berdasarkan kepemilikan surat izin mengemudi (SIM) siswa SMP Negeri

Grafik pada gambar 5.27 menunjukkan bahwa responden SMP Negeri yang tidak memiliki SIM sebesar 97% (68 siswa) dan memiliki SIM sebesar 3% (2 siswa).



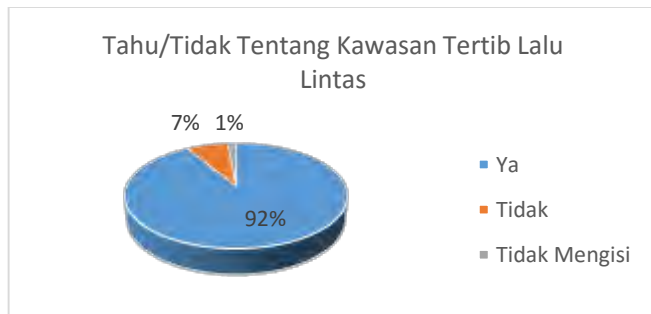
**Gambar 5. 28** Gambaran tentang berlalu lintas berdasarkan kepemilikan surat izin mengemudi (SIM) siswa SMP Swasta

Grafik pada gambar 5.28 menunjukkan bahwa responden SMP Swasta yang tidak memiliki SIM sebesar 100% (70 siswa.)



**Gambar 5. 29** Gambaran tentang berlalu lintas berdasarkan tahu/tidak tentang kawasan lalu lintas siswa SMP Negeri

Grafik pada gambar 5.29 menunjukkan bahwa responden SMP Negeri yang tahu tentang kawasan lalu lintas sebesar 96% (67 siswa), sedangkan yang tidak tahu sebesar 4% (3 siswa).



**Gambar 5. 30** Gambaran tentang berlalu lintas berdasarkan tahu/tidak tentang kawasan lalu lintas siswa SMP Swasta

Grafik pada gambar 5.30 menunjukkan bahwa responden SMP Swasta yang tahu tentang kawasan lalu lintas sebesar 92% (64 siswa), sedangkan yang tidak tahu sebesar 7% (5 siswa). 1% (1 siswa) tidak mengisi butir pertanyaan.



**Gambar 5. 31** *Gambaran tentang berlalu lintas berdasarkan pernah/tidak melanggar peraturan lalu lintas siswa SMP Negeri*

Grafik pada gambar 5.31 menunjukkan bahwa responden SMP Negeri yang pernah melanggar peraturan lalu lintas adalah sebesar 47% (33 siswa), sedangkan 53% (37 siswa) tidak pernah melanggar.





**Gambar 5. 32** Gambaran tentang berlalu lintas berdasarkan pernah/tidak melanggar peraturan lalu lintas siswa SMP Swasta

Grafik pada gambar 5.32 menunjukkan bahwa responden SMP Swasta yang pernah melanggar peraturan lalu lintas adalah sebesar 29% (20 siswa), sedangkan 71% (50 siswa) tidak pernah melanggar.



**Gambar 5. 33** Gambaran tentang berlalu lintas berdasarkan penggunaan alat standar keselamatan selama berkendara siswa SMP Negeri

Grafik pada gambar 5.33 menunjukkan bahwa responden SMP Negeri yang selalu menggunakan alat standar keselamatan selama berkendara adalah sebesar

90% (63 siswa), sedangkan yang tidak selalu menggunakan sebesar 9% (6 siswa). 1% (1 siswa) tidak mengisi butir pertanyaan.



**Gambar 5. 34** Gambaran tentang berlalu lintas berdasarkan penggunaan alat standar keselamatan selama berkendara siswa SMP Swasta

Grafik pada gambar 5.34 menunjukkan bahwa responden SMP Swasta yang selalu menggunakan alat standar keselamatan selama berkendara adalah sebesar 96% (67 siswa), sedangkan yang tidak selalu menggunakan sebesar 4% (2 siswa).

### 5.3. Evaluasi terhadap Kesadaran Berperilaku Pengguna Jalan (Pelajar Tingkat SMP)

#### 5.3.1. Tingkat Pemahaman Mengenai Peraturan Lalu Lintas

Kesadaran berperilaku pengguna jalan di ukur pada parameter tingkat pemahaman mereka mengenai peraturan lalu lintas. Responden yang merupakan siswa SMP Negeri dan Swasta sebanyak 70 siswa masing-masing telah menjawab 25 pertanyaan seputar lalu lintas dari kuesioner.

Pertanyaan seputar lalu lintas terdapat pada kuesioner bagian D yang dapat dilihat pada lampiran 3. Hasil penilaian adalah sebagai berikut:

**Tabel 5. 10** Hasil Penilaian Siswa SMP Negeri dari Pertanyaan Mengenai Peraturan Lalu Lintas dari Kuesioner

No	Nilai	No	Nilai	No	Nilai	No	Nilai	No.	Nilai	No.	Nilai	No.	Nilai
1	17	11	12	21	18	31	14	41	12	51	13	61	15
2	17	12	14	22	21	32	12	42	12	52	15	62	15
3	17	13	17	23	10	33	16	43	14	53	20	63	18
4	16	14	18	24	7	34	16	44	12	54	19	64	20
5	15	15	17	25	15	35	13	45	15	55	17	65	15
6	16	16	22	26	16	36	13	46	14	56	16	66	23
7	18	17	15	27	19	37	20	47	13	57	13	67	16
8	11	18	11	28	18	38	18	48	14	58	15	68	20
9	15	19	16	29	21	39	15	49	15	59	23	69	14
10	15	20	22	30	17	40	16	50	13	60	17	70	14

*Sumber: Data diolah tahun 2016*

**Tabel 5. 11** Hasil Penilaian Siswa SMP Swasta dari Pertanyaan Mengenai Peraturan Lalu Lintas dari Kuesioner

No	Nilai	No.	Nilai	No	Nilai	No.	Nilai	No	Nilai	No.	Nilai	No	Nilai
1	16	11	15	21	18	31	21	41	16	51	15	61	16
2	21	12	16	22	18	32	13	42	17	52	17	62	16
3	18	13	19	23	11	33	15	43	17	53	19	63	20
4	11	14	19	24	17	34	17	44	14	54	19	64	13
5	9	15	13	25	20	35	15	45	18	55	17	65	17
6	19	16	15	26	18	36	19	46	17	56	19	66	17
7	16	17	16	27	17	37	18	47	18	57	20	67	18
8	15	18	18	28	18	38	16	48	17	58	13	68	13
9	16	19	17	29	18	39	15	49	18	59	16	69	12
10	16	20	18	30	14	40	15	50	19	60	20	70	18

*Sumber: Data diolah tahun 2016*

Berdasarkan tabel 5.10 dan 5.11 diperoleh rata-rata nilai dari siswa SMP Negeri sebesar 15,83, sedangkan siswa SMP Swasta sebesar 16,6.

### 5.3.2. Perhitungan Untuk Membandingkan Rata-rata Dua Sampel Independen (Siswa SMP Negeri dan Swasta)

Pada kasus ini penulis membandingkan rata-rata nilai yang diperoleh untuk siswa SMP Negeri dan Swasta. Eksperimen dilakukan pada 70 siswa SMP Negeri dan 70 siswa SMP Swasta secara acak.

Dari kedua kelompok tersebut, penulis ingin mengetahui siswa SMP manakah yang lebih memahami peraturan lalu lintas sehingga mempengaruhi rata-rata perbedaan nilai kedua kelompok. Sampel yang digunakan yaitu pada Tabel 5.10 dan 5.11.

Pengujian dilakukan dengan "*Independent T Test*". Selanjutnya dilakukan penafsiran hasil analisis sebagai berikut:

**Bagian pertama:** melihat persamaan varian antar kelompok yang dibandingkan. Uji kesamaan varians dilakukan dengan menggunakan angka Levene's Test for Equality of Variances test yang mengasumsikan kedua varians sama (*equivalence variances assumed*). Pengujian dilakukan dengan langkah-langkah sebagai berikut:

1. Merumuskan hipotesis penelitian:
  - a. Ada perbedaan varians antara kelompok responden SMP Negeri dan Swasta.
  - b. Rumuskan hipotesis operasional:
    - i.  $H_0$ : tidak ada perbedaan varians antara kelompok responden siswa SMP Negeri dan Swasta.
    - ii.  $H_1$ : ada perbedaan varians antara kelompok responden siswa SMP Negeri dan Swasta

- c. Menggunakan kriteria pengambilan keputusan sebagai berikut:
- Jika probabilitas atau signifikansi/sig > 0,05 maka  $H_0$  diterima.
  - Jika probabilitas atau signifikansi/sig < 0,05 maka  $H_0$  ditolak.
- d. Mengambil keputusan:
- Apakah F test yang mengasumsikan kedua varians sama adalah 2,994 dengan probabilitas (sig) sebesar 0,086. Karena angka probabilitas 0,086 > 0,05, maka  $H_0$  diterima dan  $H_1$  ditolak. Artinya, tidak ada perbedaan varians antara kelompok responden SMP Negeri dan Swasta.

**Tabel 5. 12 Hasil Uji T**

Group Statistics					
	jenis sekolah	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
nilai	Negeri	70	15.83	3.125	.374
	Swasta	70	16.60	2.422	.289

Independent Samples Test					
	Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means		
	F	Sig.	t	95% Confidence Interval of the Difference	
				Lower	Upper
nilai Equal variances assumed	2.994	.086	-1.632	-1.706	.163
Equal variances not assumed			-1.632	-1.706	.164

**Bagian kedua:** melihat perbedaan rata-rata nilai siswa SMP Negeri dan Swasta secara deskriptif. Nilai menggunakan keluaran Tabel 5.12 Group Statistics. Dari output tersebut diketahui rata-rata nilai Negeri 15,83 dan Swasta 16,60. Secara deskriptif rata-rata nilai Negeri lebih kecil dibandingkan nilai Swasta.

### **5.3.3. Analisis Berdasarkan Perilaku Siswa SMP Negeri dan Swasta Menggunakan *Theory of Planned Behavior***

Pada kasus ini penulis ingin melihat variabel apa saja yang berpengaruh secara signifikan terhadap perilaku terkait peraturan lalu lintas berdasarkan *Theory of Planned Behavior*. Rumusan hipotesis penelitian sebagai berikut:

H<sub>01</sub>: Sikap terkait perilaku mematuhi aturan lalu-lintas berpengaruh tidak signifikan pada niat mematuhi aturan lalu-lintas

H<sub>a1</sub>: Sikap terkait perilaku mematuhi aturan lalu-lintas berpengaruh positif signifikan pada niat mematuhi aturan lalu-lintas

H<sub>02</sub>: Norma subyektif terkait perilaku mematuhi aturan lalu-lintas berpengaruh tidak signifikan pada niat mematuhi aturan lalu-lintas

H<sub>a2</sub>: Norma subyektif terkait perilaku mematuhi aturan lalu-lintas berpengaruh positif signifikan pada niat mematuhi aturan lalu-lintas

H<sub>03</sub>: Kendali perilaku yang dipersepsikan dalam mematuhi aturan lalu-lintas berpengaruh tidak signifikan pada niat mematuhi aturan lalu-lintas

H<sub>a3</sub>: Kendali perilaku yang dipersepsikan dalam mematuhi aturan lalu-lintas berpengaruh positif signifikan pada niat mematuhi aturan lalu-lintas

H<sub>04</sub>: Pengetahuan terkait peraturan lalu-lintas berpengaruh tidak signifikan pada niat mematuhi aturan lalu-lintas.

H<sub>a4</sub>: Pengetahuan terkait peraturan lalu-lintas berpengaruh positif signifikan pada niat mematuhi aturan lalu-lintas.

Setelah dilakukan analisis regresi berikut hasil uji hipotesis:

**Tabel 5. 13 Hasil Uji Regresi Perilaku Siswa SMP Negeri dan Swasta Menggunakan Theory of Planned Behavior**

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.740 <sup>a</sup>	.547	.534	.459

a. Predictors: (Constant), KNOW, SUN, PBC, ATT

Dari tampilan *output SPSS model summary* besarnya adjusten R<sup>2</sup> adalah 0.534, hal ini berarti 53,4% variasi INT (Niat) dapat dijelaskan oleh variasi KNOW, SUN, PBC, dan ATT. Sedangkan sisanya (100% - 53,4% = 46,6%) dijelaskan oleh sebab-sebab yang lain di luar model.

Standar error of estimate (SEE) sebesar 0.459. Semakin kecil nilai SEE akan membuat model regresi semakin tepat dalam memprediksi variabel dependen.

***Tabel 5. 14 Hasil Uji Anova Theory of Planned Behavior***

ANOVA <sup>a</sup>					
Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	34.349	4	8.587	40.829	.000 <sup>b</sup>
Residual	28.394	135	.210		
Total	62.743	139			

a. Dependent Variable: INT

b. Predictors: (Constant), KNOW, SUN, PBC, ATT

Coefficients<sup>a</sup>

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	1.165	.370		3.150	.002
ATT	.172	.074	.163	2.324	.022
SUN	.245	.065	.271	3.764	.000
PBC	.410	.056	.477	7.266	.000
KNOW	-.050	.060	-.048	-.834	.406

a. Dependent Variable: INT

Dari uji ANOVA atau F test didapat nilai F hitung sebesar 40.829 dengan probabilitas 0.000. Karena probabilitas jauh lebih kecil dari 0.05, maka model regresi dapat digunakan untuk memprediksi INT (Niat) atau dapat dikatakan bahwa KNOW, SUN, PBC, dan ATT secara bersama-sama berpengaruh terhadap INT.



Berdasarkan tabel 5.14 dapat disimpulkan sebagai berikut:

t hitung ATT (3.150) > t table (1.655), maka  $H_{01}$  ditolak dan  $H_{a1}$  diterima. Sehingga **Sikap** terkait perilaku mematuhi aturan lalu-lintas berpengaruh positif signifikan pada **niat** mematuhi aturan lalu-lintas. *Coefficients Beta* menunjukkan  $0,163 > 0,05$ , menyatakan bahwa semakin besar **sikap** akan meningkatkan **niat** seseorang terkait perilaku mematuhi aturan lalu lintas.

t hitung SUN (2.324) > t table (1.655), maka  $H_{02}$  ditolak dan  $H_{a2}$  diterima. Sehingga **Norma subyektif** terkait perilaku mematuhi aturan lalu-lintas berpengaruh positif signifikan pada **niat** mematuhi aturan lalu-lintas. *Coefficients Beta* menunjukkan  $0,271 > 0,05$ , menyatakan bahwa semakin besar **norma subyektif** akan meningkatkan **niat** seseorang terkait perilaku mematuhi aturan lalu lintas.

t hitung PBC (7.266) > t table (1.655), maka  $H_{03}$  ditolak dan  $H_{a3}$  diterima. Sehingga **Kendali perilaku yang dipersepsikan** dalam mematuhi aturan lalu-lintas berpengaruh positif signifikan pada **niat** mematuhi aturan lalu-lintas. *Coefficients Beta* menunjukkan  $0,477 > 0,05$ , menyatakan bahwa semakin besar **kendali perilaku yang dipersepsikan** akan meningkatkan **niat** seseorang terkait perilaku mematuhi aturan lalu lintas.

t hitung KNOW (0.834) < t table (1.655), maka  $H_{01}$  diterima dan  $H_{a1}$  ditolak. Namun jika dilihat dari probabilitas signifikansi KNOW sebesar  $0.406 < 0.05$ , maka dapat disimpulkan bahwa  $H_{04}$  termasuk **partially confirmed** (separuh diterima). Sehingga

**Pengetahuan** terkait peraturan lalu-lintas berpengaruh tidak signifikan pada **niat** mematuhi aturan lalu-lintas. *Coefficients Beta* menunjukkan  $-0,048 < 0,05$ , menyatakan bahwa semakin tinggi **pengetahuan** tidak akan meningkatkan **niat** seseorang terkait perilaku mematuhi aturan lalu lintas.

#### 5.3.4. Analisis Berdasarkan Jumlah Kecelakaan yang Terjadi Terhadap Tingkat Pemahaman

Analisis berdasarkan jumlah kecelakaan yang terjadi terhadap tingkat pemahaman akan dilakukan pada responden yang “pernah” mengalami kecelakaan saja (49 responden). Analisis ini dilakukan dengan analisis regresi linier.

Pada variabel KNOW (tingkat pemahaman) diperoleh dari hasil jawaban responden dari 25 pertanyaan. Hasil jawaban yang benar dikonversi ke dalam tiga nilai dengan rincian “1 (*Pemahaman Kurang*)”, “2 (*Pemahaman Cukup*)”, dan “3 (*Pemahaman Baik*)”. Sedangkan untuk variabel Frekuensi Kecelakaan memiliki tiga *value label* dengan rincian “1 (1 kali)”, “2 (2-4 kali)”, dan “3 ( $\geq 5$  kali)”.

Pada kasus ini penulis ingin melihat apakah variabel KNOW (Pengetahuan) berpengaruh secara signifikan terhadap frekuensi kecelakaan yang dialami. Rumusan hipotesis penelitian sebagai berikut:

H<sub>01</sub>: Pengetahuan terkait peraturan lalu-lintas berpengaruh negatif signifikan pada frekuensi kecelakaan yang dialami.

H<sub>a1</sub>: Pengetahuan terkait peraturan lalu-lintas berpengaruh positif signifikan pada frekuensi kecelakaan yang dialami.

Setelah dilakukan analisis regresi berikut hasil uji hipotesis dengan menggunakan regresi linear:

**Tabel 5. 15** *Output analisis regresi Berdasarkan Jumlah Kecelakaan yang Terjadi Terhadap Tingkat Pemahaman*

Descriptive Statistics			
	Mean	Std. Deviation	N
Frekuensi Kecelakaan	1.61	.606	49
Nilai	2.92	.277	49

Model Summary <sup>b</sup>				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.056 <sup>a</sup>	.003	-.018	.612

a. Predictors: (Constant), Nilai

b. Dependent Variable: Frekuensi Kecelakaan

ANOVA <sup>a</sup>					
Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	.055	1	.055	.147	.703 <sup>b</sup>
Residual	17.578	47	.374		
Total	17.633	48			

a. Dependent Variable: Frekuensi Kecelakaan

b. Predictors: (Constant), Nilai

Dari tampilan *output SPSS model summary* besarnya adjusten  $R^2$  adalah -0.018, hal ini berarti 1.8% variasi Frekuensi kecelakaan dapat dijelaskan oleh variasi KNOW. Sedangkan sisanya ( $100\% - 1.8\% = 98.2\%$ ) dijelaskan oleh sebab-sebab yang lain di luar model. Nilai  $R^2$  yang kecil menunjukkan kemampuan variabel

independen dalam menjelaskan variasi variabel dependen amat terbatas.

Standar error of estimate (SEE) sebesar 0.612. Semakin kecil nilai SEE akan membuat model regresi semakin tepat dalam meprediksi variabel dependen.

Dari uji ANOVA atau F test didapat nilai F hitung sebesar 0.147 dengan probabilitas 0.703. Karena probabilitas lebih besar dari 0.05, maka model regresi tidak dapat digunakan untuk memprediksi Frekuensi Kecelakaan atau dapat dikatakan bahwa KNOW (Pengetahuan) tidak berpengaruh terhadap Frekuensi Kecelakaan.

**Tabel 5. 15 (lanjutan)** *Output analisis regresi Berdasarkan Jumlah Kecelakaan yang Terjadi Terhadap Tingkat Pemahaman*

Coefficients <sup>a</sup>					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	1.256	.935		1.342	.186
Nilai	.122	.319	.056	.383	.703

a. Dependent Variable: Frekuensi Kecelakaan

Berdasarkan tabel 5.15 dapat disimpulkan sebagai berikut:

t hitung Nilai (0.383) < t table (1.676), maka  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak. Sehingga **Pengetahuan** terkait peraturan lalu-lintas berpengaruh negatif signifikan pada **frekuensi kecelakaan** yang dialami.

*Coefficients Beta* menunjukkan  $0,056 > 0,05$ , menyatakan bahwa semakin besar **pengetahuan** seseorang tidak akan meningkatkan **frekuensi kecelakaan**.

### 5.3.5. Tingkat Kemauan untuk Berpartisipasi Terhadap Upaya Pemerintah

Pada butir pertanyaan kode C1 – C6 pada kuesioner, responden diminta untuk mengisi item pertanyaan tentang kemauan untuk berpartisipasi. Hasil penelitian digambarkan sebagai berikut:



**Gambar 5. 35** Pernyataan responden SMP Negeri berdasarkan keinginan untuk mematuhi peraturan lalu lintas

Dari gambar 5.35 di atas terlihat bahwa responden SMP Negeri yang berkeinginan untuk mematuhi peraturan lalu lintas sebesar 100% atau 70 siswa.



**Gambar 5. 36** Pernyataan responden SMP Swasta berdasarkan keinginan untuk mematuhi peraturan lalu lintas

Dari gambar 5.36 di atas terlihat bahwa responden SMP Swasta yang berkeinginan untuk mematuhi peraturan lalu lintas sebesar 100% atau 70 siswa.



**Gambar 5. 37** Pernyataan responden SMP Negeri berdasarkan keinginan untuk mengikuti program pemerintah/sekolah untuk lebih mengetahui tentang peraturan lalu lintas

Dari gambar 5.37 di atas terlihat bahwa responden SMP Negeri yang berkeinginan untuk mengikuti program pemerintah/sekolah untuk lebih mengetahui tentang peraturan lalu lintas adalah sebesar 94% atau 66

siswa, sedangkan yang tidak mau sebesar 6% atau 4 siswa.



**Gambar 5. 38** Pernyataan responden SMP Swasta berdasarkan keinginan untuk mengikuti program pemerintah/sekolah untuk lebih mengetahui tentang peraturan lalu lintas

Dari gambar 5.38 di atas terlihat bahwa responden SMP Negeri yang berkeinginan untuk mengikuti program pemerintah/sekolah untuk lebih mengetahui tentang peraturan lalu lintas adalah sebesar 88% atau 61 siswa, sedangkan yang tidak mau sebesar 22% atau 8 siswa.



**Gambar 5. 39** Pernyataan responden SMP Negeri berdasarkan keinginan untuk menggunakan alat pelindung diri standar saat berkendara

Dari gambar 5.39 di atas terlihat bahwa responden SMP Negeri yang berkeinginan untuk menggunakan alat pelindung diri standar saat berkendara adalah sebesar 100% atau 70 siswa.



**Gambar 5. 40** Pernyataan responden SMP Swasta berdasarkan keinginan untuk menggunakan alat pelindung diri standar saat berkendara

Dari gambar 5.40 di atas terlihat bahwa responden SMP Swasta yang berkeinginan untuk menggunakan



alat pelindung diri standar saat berkendara adalah sebesar 96% atau 67 siswa, sedangkan yang “tidak” sebesar 4% atau 3 siswa.



**Gambar 5. 41** Pernyataan responden SMP Negeri bahwa mematuhi peraturan lalu lintas merupakan hal yang sulit

Dari gambar 5.41 di atas terlihat bahwa responden SMP Negeri yang beranggapan bahwa mematuhi peraturan lalu lintas merupakan hal yang sulit adalah 4% atau 3 siswa, sebaliknya yang beranggapan berkebalikan adalah sebesar 96% atau 67 siswa.



**Gambar 5. 42** Pernyataan responden SMP Swasta bahwa mematuhi peraturan lalu lintas merupakan hal yang sulit

Dari gambar 5.42 di atas terlihat bahwa responden SMP Swasta yang beranggapan bahwa mematuhi peraturan lalu lintas merupakan hal yang sulit adalah 11% atau 8 siswa, sebaliknya yang beranggapan berkebalikan adalah sebesar 89% atau 62 siswa.



**Gambar 5. 43** Pernyataan responden SMP Negeri bahwa mereka telah terbiasa berkendara secara aman

Dari gambar 5.43 di atas terlihat bahwa responden SMP Negeri yang menyatakan bahwa telah terbiasa berkendara secara aman adalah 91% atau 64 siswa,

sebaliknya yang tidak terbiasa adalah sebesar 9% atau 6 siswa.



**Gambar 5. 44** *Pernyataan responden SMP Swasta bahwa mereka telah terbiasa berkendara secara aman*

Dari gambar 5.44 di atas terlihat bahwa responden SMP Swasta yang menyatakan bahwa telah terbiasa berkendara secara aman adalah 94% atau 66 siswa, sebaliknya yang tidak terbiasa adalah sebesar 6% atau 4 siswa.



**Gambar 5. 45** *Pernyataan responden SMP Negeri bahwa orang di sekitar mereka mayoritas mematuhi peraturan lalu lintas.*

Dari gambar 5.45 di atas terlihat bahwa responden SMP Negeri yang menyatakan bahwa orang di sekitar mereka mayoritas mematuhi peraturan lalu lintas adalah 61% atau 43 siswa, sebaliknya yang tidak terbiasa adalah sebesar 39% atau 27 siswa.



**Gambar 5. 46** Pernyataan responden SMP Swasta bahwa orang di sekitar mereka mayoritas mematuhi peraturan lalulintas.

Dari gambar 5.46 di atas terlihat bahwa responden SMP Swasta yang menyatakan bahwa orang di sekitar mereka mayoritas mematuhi peraturan lalu lintas adalah 61% atau 43 siswa, sebaliknya yang tidak terbiasa adalah sebesar 39% atau 27 siswa.

**LAMPIRAN**

# Lampiran 1

Tabel Pertumbuhan Rata-Rata Volume Lalu Lintas Harian Rata-rata Kota Surabaya

No.	Nama Jalan	Volume LHR (SMP)										Rata-rata per Tahun	
		2010		2011		2012		2013		2014		2015	
		Tahap 1	Tahap 2	Tahap 1	Tahap 2	Tahap 1	Tahap 2	Tahap 1	Tahap 2	Tahap 1	Tahap 2	Tahap 1	Tahap 2
1	Achmad Yani	111.306,2	126.698,3	111.297,1	123.339,6	132.154,3	133.200,6	117.771,6	176.038,5	163.555,4	125.512,7	109.181,4	0.18%
2	TO. Wilangan	20.355,2	23.989,6	31.494,8	17.224,6	23.255,7	21.178,4	37.319,2	36.670,2	39.386,0	29.490,1	21.122,1	6.70%
3	Perak Barat	42.328,4	37.829,4	59.776,5	47.273,1	42.360,5	50.784,5	51.838,2	56.349,0	27.244,0	23.569,0	59.261,5	20.00%
4	Perak Timur	35.292,3	20.704,9	29.978,0	30.064,0	23.028,1	27.485,5	26.848,0	29.210,0	24.162,1	28.141,8	32.077,2	9.15%
5	Lakarsantri	16.432,0	16.548,8	18.282,0	18.655,1	18.070,4	22.468,2	15.230,9	26.661,5	19.145,7	19.106,5	20.010,2	4.29%
6	Mastrip (Karangpilang)	18.609,7	18.138,9	19.782,7	19.174,3	19.049,7	32.014,3	27.218,5	39.455,6	22.518,2	22.707,5	24.437,1	4.44%
7	Wonokromo	175.975,8	269.307,5	203.310,3	178.082,7	155.537,1	174.489,3	129.682,2	177.121,8	155.765,8	151.754,4	194.659,7	4.48%
8	Mayend Sungkono	93.841,5	100.209,6	89.557,3	95.901,6	95.678,7	149.134,5	44.379,6	97.899,1	82.046,3	99.646,6	118.684,7	8.54%
9	Gembongan	39.207,3	46.020,9	43.555,3	46.001,1	45.785,2	52.784,5	37.314,2	49.167,3	47.079,6	59.396,4	40.531,6	-1.04%
10	Bubutan	37.374,0	37.685,5	40.110,2	57.140,7	48.757,8	38.707,0	32.658,2	43.346,1	50.617,0	36.402,5	38.066,8	0.89%
11	Kedungdoro	54.682,2	33.394,3	4.484,0	36.571,2	28.972,8	39.738,4	49.070,7	49.070,4	43.560,1	46.636,3	48.316,7	3.29%
12	Tandes	36.671,2	32.565,9	34.080,0	34.368,0	44.488,7	38.778,2	38.108,7	29.883,8	35.328,2	43.096,0	50.077,7	3.15%
13	Kertajaya	55.897,3	69.455,8	56.061,1	57.000,3	66.306,9	66.490,8	68.062,0	59.736,1	70.327,7	65.501,8	70.985,5	3.22%
14	Gubeng	53.693,9	59.865,9	79.700,5	66.484,3	39.207,5	42.712,5	40.893,8	65.474,6	77.958,7	64.618,7	70.587,7	1.75%
15	Embong Malang	49.658,1	63.186,7	30.356,5	53.153,4	49.424,2	56.424,1	59.703,9	55.479,9	50.577,8	48.779,3	66.066,8	4.66%
16	Urip Sumoharjo	78.877,2	96.311,6	128.599,9	58.068,9	120.252,5	165.255,4	124.114,3	110.123,7	99.992,0	119.865,6	93.803,6	7.10%
17	Dupak	51.359,5	57.865,2	69.287,4	49.875,7	16.901,0	55.143,9	63.014,7	70.059,4	58.142,9	51.232,0	18.11%	
18	Prof.Dr.Moestopo	68.987,3	83.043,2	88.614,1	79.729,7	61.971,2	56.352,8	75.138,9	85.514,0	84.898,0	76.207,9	80.188,3	2.21%
19	Diponegoro	64.124,8	61.062,4	67.621,2	63.485,0	50.641,7	59.099,4	61.301,8	94.050,4	63.455,5	64.615,2	52.171,1	3.15%
20	Raya Rungkut	42.878,7	42.994,6	46.014,0	33.986,6	34.003,6	30.240,9	43.521,5	28.871,1	31.950,6	35.707,6	49.063,2	1.17%
21	Raya Arjuno	38.679,3	38.084,6	30.223,7	43.335,4	25.787,4	42.786,4	39.858,6	65.624,8	46.372,7	66.345,7	62.618,2	11.03%
22	Pemuda	49.188,8	63.148,2	52.200,7	57.697,8	59.422,4	67.332,8	14,9	63.741,6	62.944,5	48.392,7	48.055,4	-9.15%
23	Palinglima Sudirman	56.695,9	86.780,8	55.344,0	67.798,0	59.422,4	78.778,1	73.905,8	80.587,2	69.672,1	58.251,4	50.297,2	2.11%
24	Indrapura	27.516,4	31.684,6	45.631,3	33.401,2	28.741,2	27.323,6	51.172,8	50.035,8	31.255,3	52.093,5	38.646,3	12.17%
25	Basuki Rahmat	66.703,0	79.354,7	50.554,2	61.308,4	53.070,3	52.415,9	79.670,9	79.670,9	71.234,7	63.424,7	85.859,2	4.27%
26	Kedung Cowek	24.615,3	29.975,6	28.740,0	29.969,6	38.813,8	40.439,0	43.117,6	19.744,0	40.891,5	44.811,0	44.928,5	15.01%
Rata-rata													4.66%

## Lampiran 2

### Data Volume Lalu-Lintas Harian Rata-Rata Kota Surabaya Tahun 2015 (tambahan)

Ohseethul Singhat pertambahan (%) = 4.65%

No	Nama Rus	Periode				Arah 1 (emp/jam)				Arah 2 (emp/jam)				Volume Jam Puncak		LHR (emp/jam)		LHR (emp/jam) 2015 ~ P/P					
		Jam Puncak	MC	LV	HV	Total	MC	LV	HV	Total	Max (emp/jam)	2015	2010	2011	2012	2013	2014						
1	Raya Darmo (Simpang Pol. Istimewa)	Pagi	2116	2192	13	4121	939	1284	14	2117	4321	48011	38233	40015	41879	43831	45873						
	Siang	1077	1702	16	2795	761	1804	29	2594	2795	31054	24730	25882	27088	28351	29672	30986						
	Score	893	1291	7	2101	1396	1646	11	3015	3055	33941	27029	28289	29607	30986	32410	33830						
2	Raya Darmo (Simpang Pol. Istimewa-Simpang Darmo Kartini)	Pagi	1164	2067	4	3235	1077	1677	8	2763	3235	35940	28621	29955	31150	32811	34340						
	Siang	895	2168	24	3067	731	1506	23	2160	3087	34303	27317	28590	29922	31117	32776	34303						
	Score	1188	2412	10	3610	1188	1747	26	2561	40109	47677	37967	39736	41588	43526	45554	47677						
3	Raya Darmo (Simpang Darmo Kartini-Simpang Pandojling)	Pagi	1896	2369	26	4291	1278	1870	11	2150	4291	47677	37967	39736	41588	43526	45554						
	Siang	1058	2166	35	3249	952	1914	26	3133	3459	38534	30607	32051	33526	35088	36722	38244						
	Score	1064	1918	24	3086	1571	2446	41	3639	4059	45103	35918	37952	39943	41777	43096	44509						
4	Raya Darmo (Simpang Darmo Kartini-Simpang Pandojling)	Pagi	2116	2192	13	4121	939	1284	14	2117	4321	48011	38233	40015	41879	43831	45873						
	Siang	1077	1702	16	2795	761	1804	29	2594	2795	31054	24730	25882	27088	28351	29672	30986						
	Score	893	1291	7	2101	1396	1646	11	3015	3055	33941	27029	28289	29607	30986	32410	33830						
4	Unip Samaharjo	Pagi	2056	2415	28	4499	1193	1995	14	3022	4498	49079	39800	41055	43196	45628	47754						
	Siang	1210	2536	32	3746	1222	2874	46	4142	4142	46018	36646	38354	40141	42012	43969	46018						
	Score	1240	1976	24	3240	1949	2986	19	3154	4954	55041	43832	45874	48012	50249	52591	55041						
5	Besuk Rahmat	Pagi	1762	3231	29	5012	-	-	-	-	5042	56023	44013	46692	48868	51165	53529						
	Siang	1376	3369	58	4803	-	-	-	-	4803	53362	42495	44475	46548	48717	50987	53362						
	Score	837	1502	26	2385	-	-	-	-	2385	26452	21005	22047	23074	24150	25275	26452						
6	Embung Malang	Pagi	672	1690	19	2381	-	-	-	-	2381	26452	21005	22047	23074	24150	25275						
	Siang	678	1706	14	1386	-	-	-	-	2388	26643	21218	22206	23241	24324	25458	26643						
	Score	1457	3288	29	4874	-	-	-	-	4075	45279	36058	37738	39497	41338	43264	45279						
7	Bukutan	Pagi	2220	1823	12	4075	-	-	-	-	4075	44261	34132	35723	37388	39130	40955						
	Siang	1416	2405	36	3858	-	-	-	-	3858	42861	34132	35723	37388	39130	40955	42861						
	Score	1457	3288	29	4874	-	-	-	-	3874	43039	34274	35872	37545	39293	41124	43039						
8	Bukutan (Selatan Simpang Bukutan)	Pagi	1946	2036	41	4023	-	-	-	-	4022	44692	35591	37249	38883	40801	42703						
	Siang	1199	2179	67	3445	-	-	-	-	3445	38274	30480	31900	33387	34942	36571	38274						
	Score	908	2265	88	3351	-	-	-	-	3351	37229	29067	31029	32475	33988	35572	37229						
9	Bukutan (Utara Simpang Bukutan)	Pagi	1869	2062	78	4100	-	-	-	-	4009	44845	35477	37124	38853	40664	42555						
	Siang	1526	2241	40	4036	-	-	-	-	4036	44845	35121	37376	39118	40941	42849	44845						
	Score	1176	2533	335	4044	-	-	-	-	4044	44034	35783	37450	39196	41022	42934	44034						

## Lampiran 2 (lanjutan)

Data Volume Lalu-Lintas Harian Rata-Rata Kota Surabaya Tahun 2015 (tambahan)

10	Indrapura	Pagi	2001	1762	68	3831	-	-	-	42566	33897	35477	37130	38860	40071
		Siang	1245	2099	193	3577	-	-	-	39305	31300	32759	34286	35883	37555
		Sore	1060	1969	185	3273	-	-	-	35703	28432	29757	31144	32595	34114
11	Rahayu	Pagi	423	610	53	1486	-	-	-	16512	13149	13762	14403	15075	15777
		Siang	700	888	110	1495	-	-	-	18868	15026	15726	16459	17226	18029
		Sore	641	775	73	1493	-	-	-	16541	13173	13787	14429	15101	15805
12	Yerinan	Pagi	1124	2025	64	3347	-	-	-	36026	28689	30026	31425	32890	34423
		Siang	1275	3030	80	4783	-	-	-	53164	42337	44310	46374	48536	50797
		Sore	1107	2509	347	3562	-	-	-	3962	35060	36693	38403	40193	42066
13	Pesawaran (Utara Simaseng pesawaran)	Pagi	1371	2203	572	3807	-	-	-	42300	31686	35255	36998	38618	40417
		Siang	1293	2920	407	4760	-	-	-	52219	41584	43522	45550	47673	49894
		Sore	1220	2816	284	4321	-	-	-	48007	38230	40012	41876	43828	45870
14	Polowon (Banten Simaseng polowon)	Pagi	236	245	7	528	-	-	-	5872	4676	4894	5122	5363	5611
		Siang	232	388	7	677	-	-	-	6972	5552	5811	6082	6365	6662
		Sore	215	353	10	576	-	-	-	6401	5098	5335	5584	5844	6117
15	Gembongan	Pagi	970	1287	18	1767	-	-	-	25185	20056	20991	21969	22993	24064
		Siang	1101	2705	103	3400	-	-	-	37883	30168	31574	33045	34585	36197
		Sore	1405	2548	95	4126	-	-	-	45862	36522	38224	40005	41869	43820
16	Tanjungan	Pagi	1166	1415	10	2529	-	-	-	28779	22918	23986	25104	26274	27498
		Siang	1323	2603	84	4010	-	-	-	44558	35484	37137	38868	40679	42575
		Sore	1739	2929	47	6715	-	-	-	52387	41718	43662	45697	47826	50055
17	Galacurul Sulyo	Pagi	5192	3391	8	8592	-	-	-	95463	76021	79563	83271	87152	91213
		Siang	2952	4324	17	6693	-	-	-	74364	59220	61979	64867	67890	71054
		Sore	2988	4276	19	7133	-	-	-	79369	63205	66150	69233	72459	75835
18	Penglima Sudirman	Pagi	3238	2586	22	5045	-	-	-	64948	51721	54131	56654	59294	62057
		Siang	1272	2379	5	3636	-	-	-	40620	32348	33855	35433	37084	38812
		Sore	1204	2866	18	4688	-	-	-	45417	36167	37853	39617	41463	43395

Sumber: Data Olahan 2015



## Lampiran 3

### Kuesioner



#### FORM KUESIONER

TUGAS AKHIR  
EVALUASI KESADARAN BERPERILAKU LALU LINTAS  
MASYARAKAT (PELAJAR TINGKAT SMP) TERHADAP TINGKAT KECELAKAAN  
DI JALAN (SURABAYA)

**Petunjuk Pengisian: Berilah tanda (√) atau (X) pada kotak yang disediakan**

#### A. Pertanyaan Umum

1. Alamat : .....
2. Jenis Kelamin : ☐ Laki-laki ☐ Perempuan
3. Usia (Tahun) : .....
4. Anda bersekolah di SMP : ☐ Negeri ☐ Swasta
5. Kelas (Tingkat SMP) : ☐ VII ☐ VIII ☐ IX
6. Kendaraan yang digunakan untuk keperluan secara umum sehari-hari (sebagai pengemudi) adalah : ☐ Sepeda Motor ☐ Mobil ☐ Angkutan Umum  
☐ Lain-lain .....
7. Apakah pernah mengalami kecelakaan : ☐ Pernah ☐ Tidak Pernah  
Jika jawaban anda di pertanyaan no. 7 adalah "Pernah", isi pertanyaan berikut :
  - a. Berapa kali mengalami kecelakaan : ☐ > 5 kali ☐ 2-4 kali ☐ 1 kali
  - b. Tingkat luka yang dialami : ☐ Luka ringan ☐ Luka berat ☐ Luka berat hingga c
  - c. Kendaraan apa digunakan saat kecelakaan : ☐ Sepeda Motor ☐ Mobil ☐ Angkutan Umum  
☐ Lain-lain .....
  - d. Berapa lama anda dirawat pasca kecelakaan : ☐ > 7 hari ☐ 4-7 hari ☐ 1-3 hari
  - e. Berapa biaya yang dikeluarkan akibat kecelakaan : ☐ < Rp 100.000 ☐ Rp 100.000 - Rp 500.000 ☐ > Rp 500.000
  - f. Berapa lama waktu istirahat dari sekolah : ☐ > 7 hari ☐ 4-7 hari ☐ 1-3 hari
  - g. Saat kecelakaan terjadi, anda sebagai : ☐ Pengemudi ☐ Penumpang

#### B. Pertanyaan Tentang Berlalu Lintas


1. Berapa kecepatan anda dalam berkendara : ☐ > 60 km/jam ☐ 40 - 60 km/jam  
☐ < 40 km/jam
2. Apakah anda memiliki SIM (Surat Izin Mengemudi) : ☐ Ya ☐ Tidak
3. Apakah SIM anda diperoleh dengan ujian : ☐ Ya ☐ Tidak
4. Apakah anda mengetahui tentang kawasan tertib lalu lintas : ☐ Ya ☐ Tidak
5. Apakah anda pernah melanggar peraturan lalu lintas : ☐ Pernah ☐ Tidak Pernah
  - a. Bila "pernah", mengapa anda melanggar : .....
  - b. Bila "tidak pernah", mengapa anda patuh : .....
6. Apakah anda selalu menggunakan alat standar keselamatan selama berkendara : ☐ Ya ☐ Tidak

#### C. Pertanyaan Tentang Kemauan Responden Untuk Berpartisipasi

1. Saya berkeinginan untuk mematuhi peraturan lalu lintas : ☐ Ya ☐ Tidak
2. Saya berkeinginan untuk mengikuti program pemerintah/sekolah untuk lebih mengetahui tentang peraturan lalu lintas : ☐ Ya ☐ Tidak
3. Saya berkeinginan untuk menggunakan alat pelindung diri standar saat berkendara : ☐ Ya ☐ Tidak
4. Apakah mematuhi peraturan lalu lintas merupakan hal yang sulit bagi anda : ☐ Ya ☐ Tidak
5. Apakah anda telah terbiasa untuk berkendara secara aman (mematuhi peraturan lalu lintas) : ☐ Ya ☐ Tidak
6. Apakah orang di sekitar anda mayoritas mematuhi peraturan lalu lintas : ☐ Ya ☐ Tidak

### Lampiran 3 (Lanjutan)

#### Kuesioner



**FORM KUESIONER**  
 TUGAS AKHIR  
 EVALUASI KESADARAN BERPERILAKU LALU LINTAS  
 MASYARAKAT (PELAYAN TINGKAT SAM) TERHADAP TINGKAT KECELAKATAN  
 DI JALAN (SURABAYA)

---

**D. Pertanyaan Tentang Pengetahuan Anda Mengenai Peraturan Lalu Lintas**  
 Pilihlah salah satu jawaban yang paling tepat dengan memberi tanda silang (X) pada jawaban a, b, atau c.

<p>1. Fungsi marka jalan adalah?</p> <p>a. Untuk memberi batas jalan agar jalan terlihat jelas oleh pemakai jalan yang sedang berlalu lintas di jalan</p> <p>b. Untuk menambah dan mengurangi kecepatan pemakai jalan yang berlalu lintas di jalan</p> <p>c. Untuk mengatur lalu lintas dan memperingatkan atau menuntun pemakai jalan dalam berlalu lintas di jalan</p>	<p>7. Dilarang parkir kendaraan?</p> <p>a. Di belokan persimpangan jalan milik perkebunan yang tidak ada tanda larangan berhenti</p> <p>b. Pada jalan yang naik/turun</p> <p>c. Di belokan, persimpangan-persimpangan jalan, jembatan dan tempat lain yang ada rambu larangan parkir</p>
<p>2. Rambu dengan warna dasar kuning dengan lambang atau tulisan berwarna hitam merupakan?</p> <p>a. Rambu petunjuk</p> <p>b. Rambu peringatan</p> <p>c. Rambu perintah</p>	<p>8. Anda diwajibkan menggunakan pesawat petunjuk apabila?</p> <p>a. Hendak berpapasan</p> <p>b. Hendak mundur</p> <p>c. Hendak beralih ke jalur lain di jalan yang terbagi atas beberapa jalur</p>
<p>3. Apabila anda ingin berpindah jalur dengan aman, maka anda harus?</p> <p>a. Memberikan isyarat secara jelas dan tepat waktunya dengan menggunakan petunjuk arah</p> <p>b. Yakin bahwa tidak membahayakan pemakai jalan lain</p> <p>c. Kedua jawaban di atas benar</p>	<p>9. Bagaimana seharusnya sikap yang terpuni dari setiap pengemudi?</p> <p>a. Memperlihatkan kepandaian dan kelihaiannya mengemudi kepada pemakai jalan lain</p> <p>b. Sedemikian rupa sehingga selalu mengalah dan berjalan di pinggir jalan</p> <p>c. Sedemikian rupa sehingga keselamatan dan keamanan lalu lintas selalu diutamakan</p>
<p>4. Apa kegunaan bahu jalan?</p> <p>a. Untuk pejalan kaki</p> <p>b. Untuk berhenti dan parkir</p> <p>c. Untuk berhenti dalam keadaan darurat</p>	<p>10. Helmisasi perlu dilakukan untuk mencegah cedera pada bagian kepala bila mengalami suatu kecelakaan, ketentuan yang harus diikuti adalah sebagai berikut?</p> <p>a. Pengemudi saja yang harus pakai helm</p> <p>b. Pengemudi sepeda motor dan pebonceng harus memakai helm</p> <p>c. Pengemudi sepeda motor yang kurang dari 100 cc tidak diharuskan memakai helm</p>
<p>5. Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu disebut?</p> <p>a. Sepeda motor</p> <p>b. Kendaraan bermotor</p> <p>c. Motor besar</p>	<p>11. Perbuatan pertama apa yang anda lakukan sebagai pengemudi apabila terjadi tabrakan?</p> <p>a. Segera hentikan kendaraan biarpun di tengah jalan. Yang penting menunjukkan bekas-bekas rem kepada petugas polisi bahwa anda berada pada jalur yang benar sesuai peraturan</p> <p>b. Segera menghentikan kendaraan dan mendarangi pengemudi kendaraan lawan tabrakan untuk meminta pertanggungjawaban kerugian yang anda derita</p> <p>c. Segera menghentikan kendaraan dan melaporkan kejadian kecelakaan tersebut kepada pos polisi terdekat</p>
<p>6. Apabila petugas mengatur lalu lintas dengan sempritan, tiupan panjang satu kali berarti?</p> <p>a. Jalan</p> <p>b. Berhenti</p> <p>c. Meminta perhatian pemakai jalan</p>	

PROGRAM SARJANA JURUSAN TEKNIK SIPIL  
 INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER  
 SURABAYA

Yang Sudah Anda Pertimbangkan

2

### Lampiran 3 (Lanjutan)

#### Kuesioner

 <p style="text-align: center;"><b>FORM KUESIONER</b> TUGAS AKHIR EVALUASI KESADARAN BERPERILAKU LALU LINTAS MASYARAKAT (PELAJAK TINGKAT SMP) TERHADAP TINGKAT KECELAKAAN DI JALAN (SURABAYA)</p>	
<p>12</p>  <p>Apa arti rambu berikut?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Lajur atau bagian jalan yang wajib dilewati adalah sebelah kiri rambu ini</li> <li>Satu satunya arah yang boleh ditempuh ialah ke kiri</li> <li>Dilarang berjalan lurus ke depan</li> </ol>	<p>16</p>  <p>Apa arti rambu berikut?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Penyempitan kanan jalan</li> <li>Perbaikan jalan</li> <li>Jalan satu jurusan</li> </ol>
<p>13</p>  <p>Apa arti rambu berikut?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Wajib mengikuti arah ke kanan</li> <li>Lajur bagian jalan yang wajib diikuti</li> <li>Wajib mengikuti arah yang ditunjuk</li> </ol>	<p>17</p>  <p>Apa arti rambu berikut?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Daerah berbahaya</li> <li>Akhir dari semua larangan setempat terhadap kendaraan bergerak</li> <li>Beri kesempatan kepada kendaraan bermotor</li> </ol>
<p>14</p>  <p>Apa arti rambu berikut?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Rambu petunjuk tempat berbalik arah</li> <li>Tikungan tajam ke kanan</li> <li>Wajib mengikuti arah yang ditentukan pada bundaran</li> </ol>	<p>18</p>  <p>Apa arti rambu berikut?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Silang datar berpintu</li> <li>Silang datar dengan dua atau lebih jalur rel</li> <li>Silang data dengan satu jalur rel</li> </ol>
<p>15</p>  <p>Apa arti rambu berikut?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Wajib berjalan lurus ke depan</li> <li>Jalan satu arah lurus</li> <li>Awal berlakunya rambu sesuai arah panah lalu lintas ke depan</li> </ol>	<p>19</p>  <p>Apa arti rambu berikut?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Semua kendaraan dilarang masuk</li> <li>Semua kendaraan bermotor dilarang masuk</li> <li>Semua kendaraan bermotor dilarang melintas dan parkir</li> </ol>

PROGRAM SARJANA JURUSAN TEKNIK SIPIL  
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER  
SURABAYA

*Terima Kasih Atas Partisipasinya*

3

### Lampiran 3 (Lanjutan) Kuesioner

 <b>FORM KUESIONER</b> TUGAS AKHIR: ETALASE KENDARAAN TERPERILAKU LALU LINTAS MASYARAKAT (PELAJAR TINGKAT SAR) TERHADAP TINGKAT KECELAKAN DI JALAN (SURABAYA)	
<p>20</p>  <p>Apa arti rambu berikut?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Wajib mengikuti salah satu lajur yang ditunjuk.</li> <li>Wajib mengikuti salah satu arah yang ditunjuk.</li> <li>Wajib berjalan lurus ke depan.</li> </ol>	<p>21</p>  <p>Apa arti rambu berikut?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Larangan masuk bagi gerobak dorong dan sejenisnya.</li> <li>Larangan masuk bagi delman/dekar.</li> <li>Larangan masuk bagi gerobak dorong, pedati, dan sejenisnya.</li> </ol>
<p>21</p>  <p>Apa arti rambu berikut?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Larangan masuk bagi semua kendaraan bermotor maupun tidak bermotor dari kedua arah.</li> <li>Larangan masuk bagi semua kendaraan bermotor maupun tidak bermotor dari satu arah masuk.</li> <li>Larangan masuk bagi semua kendaraan bermotor.</li> </ol>	<p>24</p>  <p>Apa arti rambu berikut?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Semua kendaraan dilarang masuk.</li> <li>Semua pengguna jalan dilarang masuk.</li> <li>Semua kendaraan bermotor dilarang masuk.</li> </ol>
<p>22</p>  <p>Apa arti rambu berikut?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Dilarang berjalan terus apabila mengakibatkan rintangan/hambatan/gangguan bagi lalu lintas dari arah lain yang wajib didahulukan.</li> <li>Dilarang berjalan terus, wajib berhenti sesaat dan meneruskan perjalanan setelah mendapat kepastian aman dari lalu lintas arah lainnya.</li> <li>Dilarang berjalan terus, wajib berhenti sesaat sebelum bagian jalan tertentu dan meneruskan perjalanan setelah mendahulukan kendaraan dari arah depan secara bersamaan.</li> </ol>	<p>23</p>  <p>Apa arti rambu berikut?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Dilarang parkir temporer dengan jarak 15 m dari tempat pemasangan rambu menurut arah lalu lintas kecuali yang dinyatakan lain dengan papan tambahan.</li> <li>Dilarang berhenti sampai dengan jarak 15 m dari tempat pemasangan rambu menurut arah lalu lintas kecuali yang dinyatakan lain dengan papan tambahan.</li> <li>Larangan mengikuti kendaraan di depan kurang dari 15 m.</li> </ol>

PROGRAM SARJANA JURUSAN TEKNIK SIPIL  
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER  
SURABAYA

Disusun Oleh: *[Nama]* No. *[Nomor]*

### Lampiran 3 (Lanjutan) Kuesioner



#### FORM KUESIONER

TOGA ABADI  
EVALUASI KEMAMPUAN BERKAWIN AWAL LALU LINTAS  
Masyarakat Orkid Kabupaten Pangkep  
MELAKUKAKAN

Pengikut Pengisian: Berikan Tanda Silang (X) pada SL-24 SL-25, pilihan dari 'Sangat Tidak Sesuai', 'Tidak Sesuai', 'Cukup', 'Sangat Sesuai' sesuai dengan kondisi Anda. Tidak ada jawaban salah atau benar dalam hal ini.

#### Sikap terkait Perilaku Memenuhi Airman Lulus

KODE	ITEM PERTANYAAN	SANGAT TIDAK SETUJU	TIDAK SETUJU	NETRAL	SETUJU	SANGAT SETUJU
		1	2	3	4	5
ATT1	Tawar pada airman lalu lintas adalah hal yang benar					
ATT2	Memenuhi airman lalu lintas adalah hal yang baik					
ATT3	Memenuhi airman lalu lintas merupakan perilaku yang baik					
ATT4	Sikap baik pada airman lalu lintas merupakan tindakan yang baik					
ATT5	Santun berlandaskan, adalah hal penting untuk memenuhi airman lalu lintas					
ATT6	Menggunakan sabuk pengaman dan helm adalah hal yang benar					
ATT7	Menggunakan helm saat berkendara roda dua adalah hal baik					
ATT8	Saya memutuskan untuk memenuhi airman lalu lintas					

#### Norma Subyektif terkait Perilaku Memenuhi Airman Lulus

KODE	ITEM PERTANYAAN	SANGAT TIDAK SETUJU	TIDAK SETUJU	NETRAL	SETUJU	SANGAT SETUJU
		1	2	3	4	5
STN1	Kedua orang tua adalah orang tua yang baik					
STN2	Siswa adalah anak yang sangat cerdas dan baik					
STN3	Keluarga dan guru saya sangat baik					
STN4	Keluarga saya adalah orang yang baik					
STN5	Saya memutuskan untuk memenuhi airman lalu lintas					
STN6	Keluarga dan guru saya sangat baik					

PROFESOR TAMARA HUSNATI THABAT ALFI  
KEKUTIPUHAN PANGKALAN PANGKALAN  
PANGKALAN

Teknik Kuantitatif dan Kualitatif

3

### Lampiran 3 (Lanjutan) Kuesioner

**FORM KUESIONER**  
TUJAS ANGGRI  
PELAYANAN KEMAHARAHAN BERKUALITAS LALU LINTAS  
MASYARAKAT PELAKAR TINGKAT II DAN TINGKAT TINGKAT KECERAKAN  
DI JALAN (DEBARAYAN)

#### Kendali Perilaku yang Dipersepsikan Dalam Memenuhi Aturan Lintas

KODE	ITEM PERTANYAAN	SANGAT TIDAK SETUJU	1	2	3	4	5
PBC1	Model untuk memenuhi aturan lalu lintas						
PBC2	Memenuhi aturan lalu lintas adalah hal yang gampang						
PBC3	Model bagi saya untuk menggunakan alat keselamatan berkendara (sepatu, helm atau sabuk pengaman)						
PBC4	Saat berkendara, model untuk memenuhi aturan lalu lintas						
PBC5	Rambu lalu lintas mudah untuk dipahami						
PBC6	Aturan lalu lintas mudah untuk diingat						

#### Niat Memenuhi Aturan Lalu Lintas

KODE	ITEM PERTANYAAN	SANGAT TIDAK SETUJU	1	2	3	4	5
INT1	Saya berniat memenuhi aturan lalu lintas						
INT2	Saya berkomitmen untuk saat pada rambu lalu lintas						
INT3	Saat berkendara, saya akan menggunakan alat keselamatan						
INT4	Saat berkendara, saya akan memakai rambu lalu lintas						
INT5	Saya akan patuh pada aturan lalu lintas						
INT6	Saya akan patuh pada rambu lalu lintas						

### Lampiran 3 (Lanjutan)

#### Kuesioner



**FORM KUESIONER**  
 TUGAS AKHIR  
 EVALUASI KESADARAN BERPERILAKU LALU LINTAS  
 MASYARAKAT (PELAKSIA TINGRAT SMP TERHADAP TINGRAT KECELAKAAN  
 DI JALAN (SURABAYA)

---

**E. Pertanyaan Tentang Keamanan Responden Untuk Melakukan Tindakan Diri Dalam Mencegah Kecelakaan Lalu Lintas**

1. Hal apa saja yang anda lakukan untuk menghindari kecelakaan lalu lintas:  
*(beri tanda centang (✓) untuk setiap pernyataan yang anda anggap perlu)*

☐ Menggunakan alat pelindung diri yang sesuai dengan jenis kendaraan yang digunakan.

☐ Berperilaku sehat dalam berkendara.

☐ Memahami peraturan lalu lintas.

☐ Memastikan kendaraan dalam kondisi yang sehat.

☐ Memperhatikan kondisi lingkungan yang ada disekitar.

☐ pendapat lain: \_\_\_\_\_

2. Apakah "tali untuk menghindari kecelakaan lalu lintas" dilakukan dengan cara pembelian barang, sebutkan salah satu barang tersebut dan berapa biaya yang akan anda keluarkan?

Barang yang dibeli: \_\_\_\_\_

☐ < Rp 100.000      ☐ Rp 100.000 - Rp 500.000      ☐ > Rp 500.000

a. Berdasarkan pertanyaan 2, dalam jangka waktu berapa lama barang tersebut harus diganti?

☐ < 3 bulan sekali

☐ > 3 bulan sekali

☐ ketika barang sudah tidak terlihat menarik lagi dan tidak memiliki daya.

☐ ketika barang sudah tidak bisa dipakai rusak.

☐ pendapat lain: \_\_\_\_\_



No.	Nama	part A "Pertanyaan Umum"														
		Pertanyaan No.														
		A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A7A	A7B	A7C	A7D	A7E	A7F	A7G	
1	A1	Kertanegara	1	15	1	3	1	1								
2	A2	Manyar	2	14	1	3	1	2								
3	A3	Pagesangan	2	14	1	3	1	2								
4	A4	Manyar	2	15	1	3	1	1	3	1				1		
5	A5	Samadar	2	14	1	3	1	2								
6	A6	KH. Hasbullah	2	15	1	3	1	2								
7	A7	Candramas	2	15	1	3	1	2								
8	A8	Slamet	2	14	1	3	1	2								
9	A9	Joyoboyo	2	14	1	3	1	1	3	3	1	2	3	1	1	
10	A10	Deltasari	2	14	1	3	2	2								
11	A11	Pertitis	1	15	1	3	1	2								
12	A12	Tamasa Bhaska	1	14	1	3	1	1	1	1	1	3			1	
13	A13	Semampir	1	14	1	3	1	2								
14	A14	Perum Putri Ju	2	15	1	3	4	1	3	1	1	3		2		
15	A15	Desa Wedi	2	15	1	3	4	1	3	1	1			2		
16	A16	Perum Griya Ca	2	15	1	3	1	2								
17	A17	Deltasari	1	15	1	3	1	1	3	1	1	3	1	3	1	
18	A18	Wirabumi	2	15	1	3	1	2								
19	A19	Pondok Sedati	2	14	1	3	1	2								
20	A20	Griya Kartika	1	14	1	2	4	1	2	1	4	3	1	2	1	
21	A21	Desa Wedi	1	14	1	3	1	2								
22	A22	Semampir	1	14	1	3	1	2								
23	A23	Deltasari	2	15	1	3	1	2								
24	A24	Pabean Asri	1	16	1	3	1	2								
25	A25	Sedati	2	15	1	3	1	1	1	1	1	2	2	2	1	
26	A26	Berbek	2	15	1	3	1	2								
27	A27	Perum Putri Ju	1	16	1	3	1	2								
28	A28	Pulangan	1	15	1	3	1	2								
29	A29	Griya Mapan	1	14	1	3	4	1	2	1	4		1		1	
30	A30	Sedati Agung	1	14	1	3	1	1	2	1	1	3	3	2	1	
31	B1	Kembang Kunit	2	15	1	3	1	2								
32	B2	Jetis Kulon	2	14	1	3	1	1	3	1	1	3			1	
33	B3	Wonokromo	2	15	1	3	1	2								
34	B4	Krukah Selatan	2	15	1	3	1	2								
35	B5	Kupang Krajan	2	15	1	3	1	1	2	1	1	3	2	2	2	
36	B6	Wisma Bungur	2	14	1	3	1	2								
37	B7	Banyu Urip	1	13	1	2	1	2								
38	B8	Ngagel	2	15	1	3	1	2								
39	B9	Pakis Gelora	1	14	1	3	1	2								
40	B10	Ketintang	1	14	1	3	1	1	3	1	4	2	3	3	1	
41	B11	Banyu Urip	2	15	1	3	1	1	2	1	1	3	3	3	2	
42	B12	Wonokromo	1	15	1	3	1	2								
43	B13	Pakis Gelora	2	15	1	3	1	2								



Lampiran 4 (Lanjutan)

Hasil Kuesioner SMP Negeri (Bagian A)

No. Nama	part A "Pertanyaan Umum"														
	Pertanyaan No.														
	A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A7A	A7B	A7C	A7D	A7E	A7F	A7G	
36 B6	Wisma Bungur	2	14	1	3	1	2								
37 B7	Banyu Urip	1	13	1	2	1	2								
38 B8	Nagel	2	15	1	3	1	2								
39 B9	Pakis Gelora	1	14	1	3	1	2								
40 B10	Ketingang	1	14	1	3	1	1	3	1	4	2	3	3	1	
41 B11	Banyu Urip	2	15	1	3	1	1	2	1	1	3	3	3	2	
42 B12	Wonokromo	1	15	1	3	1	2								
43 B13	Pakis Gelora	2	15	1	3	1	1	3	1	1	3	1	3	2	
44 B14	Pakis I	2	15	1	3	1	1	2	2	1	1	3	3	1	
45 B15	Keputran	1	15	1	3	1	1	1	2	1	1	3	3	1	
46 B16	Dinoyo	2	15	1	3	1	2								
47 B17	Kupang Gunung	2	15	1	3	1	2								
48 B18	Keputran	1	14	1	3	1	1	3	1	1	3	1	3	1	
49 B19	Keputran	2	15	1	3	1	1	2	1	1	2	2	2	2	
50 B20	Karang Rejo	1	14	1	3	1	2								
51 C1	Jugrug Rejosari	1	13	1	1	1	2								
52 C2	Dukuh Kupang	2	13	1	1	2	2								
53 C3	Tandes	1	13	1	1	1	2								
54 C4	Simo Gunung K	2	12	1	1	1	2								
55 C5	Wyung	2	12	1	1	2	2								
56 C6	Duupak Bangut	1	12	1	1	1	2								
57 C7	Ketandan Baru	2	12	1	1	1	2								
58 C8	Kalikendal	2	13	1	1	1	2								
59 C9	Banyu Urip	1	13	1	1	3	2								
60 C10	Kupa Gunung K	1	13	1	1	1	2								
61 C11	Petemon Barat	2	13	1	1	1	2								
62 C12	Denak Selatan	2	13	1	1	1	2								
63 C13	Karang Klumpir	1	13	1	1	2	2								
64 C14	Grudo	2	14	1	1	1	2								
65 C15	Petemon	1	13	1	1	2	2								
66 C16	Dukuh Kupang	1	12	1	1	4	1	2	1	4	3	1	3	1	
67 C17	Denak Timur	1	12	1	1	4	1	1	1	4	3	1	3	1	
68 C18	Raya Bringin Ir	1	13	1	1	4	1	2	1	4	3	1	3	1	
69 C19	Tanjung Soderi	1	13	1	1	4	1	2	1	2	3	1	3	2	
70 C20	Pacar Kembang	1	13	1	1	3	1	3	1	1	3	1	3	2	

Lampiran 4 (Lanjutan)

Hasil Kuesioner SMP Swasta (Bagian A)

No.	Nama	part A "Pertanyaan Umum "													
		A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A7A	A7B	A7C	A7D	A7E	A7F	A7G
1	A1	Gebang	2	13	2	2	1	2							
2	A2	Klampis	2	14	2	2	1	2							
3	A3	Semolowaru	2	14	2	2	1	2							
4	A4	Wonorejo	2	14	2	2	1	2							
5	A5	Menur	2	14	2	2	1	2							
6	A6	Ngagel Dadi	2	14	2	2	1	2							
7	A7	Jangungan	2	13	2	2	1	2							
8	A8	Wonorejo	2	14	2	2	1	2							
9	A9	Semolo Selatan	1	14	2	2	1	1	3	1	1	3	1	3	1
10	A10	Keputih Perinti	2	13	2	2	1	2							
11	A11	Wonorejo Tlmt	2	15	2	2	1	2							
12	A12	Sidosemo	1	15	2	2	1	1	3	1	1	3	1	3	1
13	A13	Klampis	2	14	2	2	1	1	2	1	1	3	1	3	1
14	A14	Klampis	2	13	2	2	1	1	2	1	1	3	1	3	2
15	A15	Pumpungan	1	14	2	2	1	1	2	1	1	2	1	2	1
16	A16	-	1	15	2	2	1	2							
17	A17	Kedung Asem	1	13	2	2	1	2							
18	A18	Bumi Cabean A	2	14	2	2	1	2							
19	A19	Semolowaru	1	13	2	2	1	1	2	1	1	3	1	3	1
20	A20	Pumpungan	1	14	2	2	1	1	3	1	1	3	1	3	2
21	A21	Wonorejo	1	14	2	2	1	1	2	1	1	3	2	3	1
22	A22		2	14	2	2	1	2							
23	A23	Baratalaya	1	14	2	2	1	2							
24	B1	Tegalsari	1	14	2	3	2	1	3	3	2	1	2	2	2
25	B2	Pucang Asri	2	14	2	3	1	2							
26	B3	Simo Katrunga	1	14	2	3	1	2							
27	B4	Raya Menur	1	13	2	3	4	2							
28	B5	Karangmenjanj	2	15	2	3	4	2							
29	B6	Setro	2	15	2	3	4	1	2	1	1	3	2	3	2
30	B7	Karangrejo	2	14	2	3	1	2							
31	B8	Karangan Jaya	2	15	2	3	1	2							
32	B9	Iuwigan	2	15	2	3	1	1	3	1	1	3	1	3	2
33	B10	Dukuh Kupang	2	14	2	3	2	2							
34	B11	Bratang Binang	2	14	2	3	4	2							
35	B12	Lebak Indah Ut	2	14	2	3	1	2							

Lampiran 4 (Lanjutan)

Hasil Kuesioner SMP Swasta (Bagian A)

No.	Nama	part A "Pertanyaan Umum"															
		Pertanyaan No.															
		A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A7A	A7B	A7C	A7D	A7E	A7F	A7G		
36	B13	Gubeng Kertaj	1	15	2	3	1	1	3	1	1	3	1	3	1		
37	B14	Medolan Ayu	1	15	2	3	1	1	1	1							
38	B15	Rungkut Menat	2	14	2	3	4	2	2			3	1	3	1		
39	B16	Gebang Wetan	2	15	2	3	1	2									
40	B17	Donokerto	2	14	2	3	1	2									
41	B18	Kalidami	2	15	2	3	1	1	3	1	1	3	1	3	1		
42	B19	Karang Muly	2	14	2	3	1	2									
43	B20	Karah Agung	2	14	2	3	1	1	2	1	1	3	1	3	1		
44	B21	Karah Indah	2	14	2	3	4	1	3	1	2	3	1	3	1		
45	B22		1	15	2	3	1	2									
46	B23	Putro Agung	2	15	2	3	3	1	2	1	1	3	1	3	1		
47	B24	Wonosari	2	14	2	3	1	1	2	1	1	3	1	3	1		
48	B25	Prapen Indah	2	15	2	3	2	2									
49	B26	Nginden	1	15	2	3	2	2									
50	B27	Tambak Wedl	1	14	2	3	1	2									
51	B28	Kenjeran	1	14	2	3	1	2									
52	B29	Manthan Kraja	1	15	2	3	1	1	3	1	1	3	1	3	1		
53	B30	Bllok U ITS	1	14	2	3	1	1	3	1	1	3	1	3	1		
54	B31	Gubeng Kingsi	1	14	2	3	1	1	3	1	1	3	1	3	1		
55	B32	Karang Rejo	1	14	2	3	1	2									
56	B33	Merak	1	14	2	3	2	2									
57	B34	Tambak Madu	1	15	2	3	3	1	2	1	1	3	1	3	1		
58	B35	Dupak Rukun	2	15	2	3	1	1	2	1	1	3	1	3	1		
59	B36	Karang Menjan	1	15	2	3	4	2									
60	C1	Kailmas Baru	1	13	2	1	2	2									
61	C2	Simo Karangat	2	13	2	1	4	2									
62	C3	Sambiroto	2	12	2	1	4	2									
63	C4	Ikan Mungsing	1	13	2	1	1	2									
64	C5	Kepraon Indah	2	13	2	1	1	1	2	1	1	3	2	3	2		
65	C6	Darmo Indah	2	13	2	1	1	2									
66	C7	Dukuh Menang	1	13	2	1	1	2									
67	C8	Peteman	1	13	2	1	4	2									
68	C9		2	13	2	1	1	2									
69	C10	Gumuk Galeng	2	13	2	1	1	1	2	1	1	3	2	3	2		
70	C11	Tanjung Batai	2	13	2	1	1	1	3	1	1	3	3	3	2		

## Lampiran 4 (Lanjutan)

### Part A Pertanyaan Umum

#### Keterangan:

Kode	Keterangan
A1	Open Question
A2	1 = Laki-laki 2 = Perempuan
A3	Open Question
A4	1 = Negeri 2 = Swasta
A5	1 = VII 2 = VIII 3 = IX
A6	1 = sepeda motor 2 = mobil 3 = angkutan umum 4 = lain-lain
A7	1 = Pernah 2 = Tidak Pernah
A7A	1 = 1 kali 2 = 2 – 4 kali 3 = $\geq 5$ kali
A7B	1 = luka ringan 2 = luka berat 3 = luka berat hingga cacat
A7C	1 = sepeda motor 2 = mobil 3 = angkutan umum 4 = lain-lain
A7D	1 = $> 7$ hari 2 = 4 – 7 hari 3 = 1 – 3 hari
A7E	1 = $< \text{Rp } 100.000$ 2 = $\text{Rp } 100.000 - \text{Rp } 500.000$ 3 = $> \text{Rp } 500.000$
A7F	1 = $> 7$ hari 2 = 4 – 7 hari 3 = 1 – 3 hari
A7G	1 = Pengemudi 2 = Penumpang

## Lampiran 5

### Hasil Kuesioner SMP Negeri (Bagian B)

part B "Perulangan Tentang Berhala Linas"									
No. Nama	B1	B2	B3	B4	B5	B5A	B5B	B6	
1 A1	2	2	No SIM	1	1	agar cepat sampai		1	
2 A2	2	2	No SIM	2	2		karena saya tidak ingin terdapat hal-hal yang tidak diinginkan, malah	1	
3 A3	2	2	No SIM	1	2		karena saya tidak ingin terdapat hal-hal yang tidak diinginkan	1	
4 A4	2	2	No SIM	1	2			1	
5 A5	2	2	No SIM	1	2		belum bisa mengendara Kendaraan Bermotor	1	
6 A6	3	2	No SIM	1	1	Saya berkendara tanpa membawa SIM (di bawah umur)		1	
7 A7	3	2	No SIM	2	1	karena lebih cepat		1	
8 A8	2	2	No SIM	1	1	Terpaksa		1	
9 A9	2	2	No SIM	1	1	karena itu cepat		1	
10 A10	2	2	No SIM	1	2		karena saya tidak ingin terdapat hal-hal yang tidak diinginkan	1	
11 A11	2	2	No SIM	1	1	karena lebih mudah kecil		2	
12 A12	2	2	No SIM	1	1	karena terpaksa		1	
13 A13	2	2	No SIM	1	1	Terburu-buru		1	
14 A14	2	2	No SIM	1	2		karena takut dengan hukuman dan takut keadilan polisi. Saya belum bisa	1	
15 A15	2	2	No SIM	1	1		karena saya ingin sampai dan belum dapat umur untuk membawa	1	
16 A16	1	2	No SIM	1	2		karena apabila saya mau dapat akan terdapat hal yang merugikan diri	1	
17 A17	1	2	No SIM	1	2		dan tidak terdapat nilai polisi	1	
18 A18	1	2	No SIM	1	1	karena keamanan		1	
19 A19	2	2	No SIM	1	2			1	
20 A20	3	2	No SIM	1	2		karena ingin santai sampai tujuan	1	
21 A21	2	2	No SIM	1	1	karena saya terburu-buru		1	
22 A22	2	2	No SIM	1	1	Terburu-buru dan dikawatir waktu		1	
23 A23	1	2	No SIM	1	1	Tidak ada cara lain		1	
24 A24	2	2	No SIM	1	1	Keburu-buru		1	
25 A25	2	2	No SIM	1	1			1	
26 A26	2	2	No SIM	1	2			1	
27 A27	2	2	No SIM	1	2			1	
28 A28	3	2	No SIM	1	2		karena berguna bagi kemanan berkendara	1	
29 A29	3	2	No SIM	1	1	Saat itu saya tidak melihat arah-b arah-banyu	karena melangatir salah	1	
30 A30	2	2	No SIM	1	1	Agar cepat sampai tujuan		1	
31 B1	2	2	No SIM	1	2		karena saya selalu menaatl peraturan	1	
32 B2	2	2	No SIM	1	2		karena saya menaatl peraturan	2	
33 B3	3	2	No SIM	1	1	karena terpaksa-gesa		2	
34 B4	2	2	No SIM	1	1	karena tidak memakai helm		2	
35 B5	2	2	No SIM	1	1	Tidak menggunakan helm saat berkendara		2	

Lampiran 5 (Lanjutan)

Hasil Kuesioner SMP Negeri (Bagian B)

part B "Pertanyaan Tentang Berlalu Lintas"											
No.	Nama	B1	B2	B3	B4	B5	B5A	B5B	B6		
36	B6	3	2	No SIM	1	2		Karena rambu lalu lintas adalah peraturan yang harus dipatuhi	1		
37	B7	2	2	No SIM	1	2		Agar selamat sampai tujuan	1		
38	B8	2	2	No SIM	1	1	Karena terburu-buru		1		
39	B9	2	2	No SIM	1	1	Karena tergesa-gesa dan tidak memakai helm		1		
40	B10	1	2	No SIM	1	2		Karena di depan ada polisi jahat dan kopasus	1		
41	B11	2	2	No SIM	1	1	Karena terburu-buru		1		
42	B12	2	2	No SIM	1	1	Karena terburu-buru		1		
43	B13	2	2	No SIM	1	2		Karena peraturan lalu lintas selalu saya patuhi	1		
44	B14	2	2	No SIM	1	2		Karena saya selalu menaati peraturan	1		
45	B15	2	2	No SIM	1	1	Tidak memakai helm, berboncengan 3 membawa kmcil!		1		
46	B16	3	2	No SIM	1	1	Karena waktu yang kurang memungkinkan		1		
47	B17	2	2	No SIM	1	1	Terburu-buru	1	1		
48	B18	2	2	No SIM	1	1	Karena takut telah terlambat sekolah		1		
49	B19	2	2	No SIM	1	1	Karena saya sering lupa		2		
50	B20	3	2	No SIM	1	2			1		
51	C1	2	2	No SIM	1	2		Karena ada peraturannya	2		
52	C2	2	2	No SIM	1	2		Karena demi keselamatan sendiri	1		
53	C3	2	2	No SIM	1	2		Agar tidak mengalami kecelakaan	1		
54	C4	2	2	No SIM	1	2		Agar tidak terjadi kecelakaan di jalan	1		
55	C5	2	1	Cek	1	2		Agar tidak ditilang polisi	1		
56	C6	2	2	No SIM	1	2		Agar tidak tertangkap polisi	1		
57	C7	1	2	No SIM	1	2	Karena saat itu saya hampir terlambat sekolah		1		
58	C8	2	2	No SIM	1	2		Karena peraturan adalah kewajiban bagi saya untuk menaatinya	1		
59	C9	3	1	Cek	1	2		Karena saya belum pernah berkendara	1		
60	C10	2	2	No SIM	1	2		Agar tidak kecelakaan	1		
61	C11	2	2	No SIM	2	2		Agar selamat dan tidak ditilang	1		
62	C12	2	2	No SIM	2	2			1		
63	C13	1	2	No SIM	1	1	Pada saat itu saya terburu-buru		1		
64	C14	2	2	No SIM	1	2			1		
65	C15	2	2	No SIM	1	2		Karena saya belum pernah berkendara	1		
66	C16	3	2	No SIM	1	1	Terburu-buru sampai ke tujuan		1		
67	C17	2	2	No SIM	1	2		Jika tidak patuh akan membahayakan diri sendiri dan orang lain	1		
68	C18	2	2	No SIM	1	2		Karena jika tidak patuh maka akan membahayakan diri sendiri	1		
69	C19	3	2	No SIM	1	1	Terburu-buru		1		
70	C20	3	2	No SIM	1	2		Karena ada kesadaran hukum dalam berlalu-lintas	1		

Lampiran 5 (Lanjutan)

Hasil Kuesioner SMP Swasta (Bagian B)

No. Nama	part B "Pertanyaan Tentang Berhulu Lintas"					
	B1	B2	B3	B4	B5	B6
1 A1	3	2	No SIM	1	2	
2 A2	3	2	No SIM	1	2	Karena jika kita melanggar akan ditilang atau
3 A3	3	2	No SIM	1	2	Karena mematuhi lalu lintas itu penting agar
4 A4	3	2	No SIM	1	2	Kalau tidak nanti kecelakaan
5 A5	3	2	No SIM	1	2	Agar selamat saat berkendara
6 A6	3	2	No SIM	1	1	Karena sudah terbiasa
7 A7	3	2	No SIM	1	1	Karena tidak punya SIM tapi saya mengendarainya
8 A8	3	2	No SIM	1	1	
9 A9	3	2	No SIM	1	2	Demn keselamatan saya
10 A10	3	2	No SIM	2	2	Karena sudah terbiasa
11 A11	2	2	No SIM	2	2	Karena sudah terbiasa
12 A12	3	2	No SIM	1	2	Demn keselamatan berkendara
13 A13	2	2	No SIM	1	2	Karena untuk menghindari kecelakaan
14 A14	3	2	No SIM	1	2	
15 A15	1	2	No SIM	1	2	Demn keselamatan berkendara
16 A16	1	2	No SIM	1	2	
17 A17	2	2	No SIM	1	2	Karena takut kecelakaan yang mengakibatkan
18 A18	1	2	No SIM	1	2	
19 A19	2	2	No SIM	1	2	Agar terhindar dari kecelakaan
20 A20	3	2	No SIM	1	2	
21 A21	2	2	No SIM	1	1	Karena terburu-buru
22 A22	3	2	No SIM	1	2	
23 A23	2	2	No SIM	1	2	Agar tidak terjadi kecelakaan
24 B1	1	2	No SIM	1	1	Karena belum lengkap dan bahaya untuk ora
25 B2	1	2	No SIM	1	2	
26 B3	2	2	No SIM	2	2	
27 B4	3	2	No SIM	1	2	Untuk kepentingan dan keselamatan bersama
28 B5	2	2	No SIM	1	1	Karena lupa tidak memakai helm dan waktu
29 B6	2	2	No SIM	1	1	itu terburu-buru
30 B7	2	2	No SIM	1	1	Karena sudah siang
31 B8	2	2	No SIM	1	1	Karena kepepet
32 B9	2	2	No SIM	2	1	Karena ada peraturan yang harus dipatuhi
33 B10	2	2	No SIM	1	2	Karena sudah ada peraturan
34 B11	2	2	No SIM	1	2	
35 B12	2	2	No SIM	1	1	Karena terburu-buru

## Lampiran 5 (Lanjutan)

### Hasil Kuesioner SMP Swasta (Bagian B)

No.	Nama	part B "Pertanyaan Tentang Berhulu Lintas"						
		B1	B2	B3	B4	B5	B5A	B5B
36	B13	1	2	No SIM	1	1	Terburu-buru	B6
37	B14	2	2	No SIM	1	1	Terburu-buru	1
38	B15	2	2	No SIM	1	2		1
39	B16	2	2	No SIM	1	2		2
40	B17	2	2	No SIM	2	2	Karena tidak bisa berkendara	1
41	B18	3	2	No SIM	1	2	Karena saya sadar	2
42	B19	2	2	No SIM	1	2	Karena saya gak mau bayar	1
43	B20	3	2	No SIM	1	2	Karena saya mengutamakan keselamatan	1
44	B21	2	2	No SIM	1	2		1
45	B22	2	2	No SIM	1	1	Jika dalam keadaan terdesak	1
46	B23	2	2	No SIM	1	2		1
47	B24	2	2	No SIM	1	1	Karena tergesa-gesa	1
48	B25	2	2	No SIM	1	1	Tergesa-gesa	1
49	B26	2	2	No SIM	1	2		1
50	B27	2	2	No SIM	1	2	Agar tidak terjadi kecelakaan	1
51	B28	2	2	No SIM	1	2	Untuk menjaga ketertiban dan menghindari h	1
52	B29	2	2	No SIM	1	2	Agar tidak terjadi kecelakaan	1
53	B30	2	2	No SIM	1	2	Agar tidak terjadi kecelakaan	1
54	B31	1	2	No SIM	1	2	Agar tidak terjadi kecelakaan	1
55	B32	2	2	No SIM	1	2	Karena saya ingin selamat	1
56	B33	2	2	No SIM	1	2	Agar tidak terjadi kecelakaan	1
57	B34	2	2	No SIM	1	1	Karena keadaan yang terpepet dan kadang menyepelekan akbtab	1
58	B35	2	2	No SIM	1	2	Karena takut ditilang polisi	1
59	B36	2	2	No SIM	1	2	Karena itu salah dan dapat sanksi	1
60	C1	2	2	No SIM	1	2	Agar tidak ditilang polisi	1
61	C2	3	2	No SIM	1	2	Karena untuk menjaga keselamatan selama h	1
62	C3	3	2	No SIM	1	2	Untuk menjaga keselamatan saat berkendara	1
63	C4	2	2	No SIM	1	2	Agar tidak terjadi kecelakaan	1
64	C5	1	2	No SIM	1	1	Lalu Lintas Kosong	1
65	C6	2	2	No SIM	1	2	Karena itu juga untuk keselamatan diri sendiri	1
66	C7	3	2	No SIM	1	2	Karena agar tidak terkena tilang dan dapat be	1
67	C8	2	2	No SIM	1	2	Karena jika tidak patuh maka akan membah	1
68	C9	2	2	No SIM	1	1	Karena belum paham dengan tata tertib lalu lintas	1
69	C10	2	2	No SIM	1	2	Agar tidak terjadi kecelakaan	1
70	C11	2	2	No SIM	1	1	Karena terkadang terburu-buru	1



**Lampiran 5 (Lanjutan)****Hasil Kuesioner (Bagian B)****Keterangan:**

<b>Kode</b>	<b>Keterangan</b>
B1	1 = > 60 km/jam 2 = 40 – 60 km/jam 3 = < 40 km/jam
B2	1 = Ya 2 = Tidak
B3	1 = Ya 2 = Tidak
B4	1 = Ya 2 = Tidak
B5	1 = Pernah 2 = Tidak Pernah
B5A	Open Question
B5B	Open Question

## Lampiran 6

### Hasil Kuesioner SMP Negeri (Bagian C)

No.	Nama	<i>part C " Pertanyaan Tentang Kemauan Responden Untuk Berpartisipasi"</i>					
		C1	C2	C3	C4	C5	C6
1	A1	1	2	1	2	1	2
2	A2	1	1	1	2	1	1
3	A3	1	1	1	2	1	1
4	A4	1	1	1	2	1	1
5	A5	1	1	1	2	1	1
6	A6	1	1	1	2	1	1
7	A7	1	1	1	2	1	1
8	A8	1	1	1	2	1	1
9	A9	1	1	1	2	1	2
10	A10	1	1	1	2	1	1
11	A11	1	1	1	2	2	2
12	A12	1	1	1	2	1	1
13	A13	1	2	1	2	1	1
14	A14	1	1	1	2	1	2
15	A15	1	1	1	2	1	2
16	A16	1	1	1	2	1	1
17	A17	1	1	1	2	2	1
18	A18	1	1	1	2	2	1
19	A19	1	1	1	2	1	2
20	A20	1	1	1	2	1	2
21	A21	1	1	1	2	1	1
22	A22	1	1	1	1	1	2
23	A23	1	1	1	2	1	1
24	A24	1	1	1	1	1	2
25	A25	1	1	1	2	1	2
26	A26	1	1	1	2	1	2
27	A27	1	1	1	2	1	2
28	A28	1	1	1	2	1	1
29	A29	1	1	1	2	1	1
30	A30	1	1	1	2	1	2
31	B1	1	1	1	2	1	1
32	B2	1	1	1	2	1	1
33	B3	1	1	1	2	1	1
34	B4	1	1	1	2	1	1
35	B5	1	1	1	2	1	2

### Lampiran 6 (Lanjutan)

#### Hasil Kuesioner SMP Negeri (Bagian C)

No.	Nama	<i>part C " Pertanyaan Tentang Kemauan Responden Untuk Berpartisipasi"</i>					
		C1	C2	C3	C4	C5	C6
36	B6	1	1	1	2	1	1
37	B7	1	1	1	2	1	1
38	B8	1	1	1	2	1	2
39	B9	1	1	1	2	1	1
40	B10	1	1	1	2	1	2
41	B11	1	1	1	2	1	1
42	B12	1	2	1	2	1	1
43	B13	1	1	1	2	1	1
44	B14	1	1	1	2	1	1
45	B15	1	1	1	2	1	1
46	B16	1	1	1	2	1	1
47	B17	1	1	1	2	1	2
48	B18	1	1	1	2	1	2
49	B19	1	1	1	2	2	2
50	B20	1	1	1	2	1	1
51	C1	1	2	1	2	1	1
52	C2	1	1	1	2	1	1
53	C3	1	1	1	2	1	1
54	C4	1	1	1	2	1	1
55	C5	1	1	1	2	1	1
56	C6	1	1	1	2	1	1
57	C7	1	1	1	2	1	1
58	C8	1	1	1	2	1	1
59	C9	1	1	1	2	1	2
60	C10	1	1	1	2	2	2
61	C11	1	1	1	2	1	2
62	C12	1	1	1	2	1	2
63	C13	1	1	1	2	2	2
64	C14	1	1	1	2	1	2
65	C15	1	1	1	1	1	2
66	C16	1	1	1	2	1	1
67	C17	1	1	1	2	1	1
68	C18	1	1	1	2	1	2
69	C19	1	1	1	2	1	1
70	C20	1	1	1	2	1	1

### Lampiran 6 (Lanjutan)

#### Hasil Kuesioner SMP Swasta (Bagian C)

No.	Nama	<i>part C " Pertanyaan Tentang Kemauan Responden Untuk Berpartisipasi"</i>					
		C1	C2	C3	C4	C5	C6
1	A1	1	1	1	2	1	1
2	A2	1	1	1	2	1	2
3	A3	1	1	1	2	1	2
4	A4	1	1	1	2	1	1
5	A5	1	1	1	2	1	1
6	A6	1	1	1	2	1	1
7	A7	1	1	1	2	1	1
8	A8	1	1	1	2	1	1
9	A9	1	1	1	2	1	2
10	A10	1	1	1	2	1	2
11	A11	1	1	1	2	1	2
12	A12	1	1	1	2	1	1
13	A13	1	1	1	2	1	2
14	A14	1	2	1	2	1	1
15	A15	1	1	1	2	1	2
16	A16	1	1	1	2	1	2
17	A17	1	1	1	2	1	1
18	A18	1	1	1	2	1	2
19	A19	1	1	1	2	1	2
20	A20	1	1	1	2	1	1
21	A21	1	1	1	2	1	2
22	A22	1	1	1	2	1	2
23	A23	1	1	1	2	1	1
24	B1	1	1	1	2	2	2
25	B2	1	1	1	2	2	1
26	B3	1	1	1	1	1	1
27	B4	1	1	1	2	1	1
28	B5	1	1	1	2	1	1
29	B6	1	1	1	2	1	2
30	B7	1	1	1	2	1	1
31	B8	1	1	1	1	1	2
32	B9	1	1	1	2	1	1
33	B10	1	1	1	2	1	1
34	B11	1	2	1	2	1	1
35	B12	1	1	1	2	1	1

### Lampiran 6 (Lanjutan)

#### Hasil Kuesioner SMP Swasta (Bagian C)

No.	Nama	<i>part C " Pertanyaan Tentang Kemauan Responden Untuk Berpartisipasi"</i>					
		C1	C2	C3	C4	C5	C6
36	B13	1	1	1	2	1	2
37	B14	1	2	1	2	1	1
38	B15	1	1	1	2	1	1
39	B16	1	2	2	2	1	1
40	B17	1	2	2	2	1	1
41	B18	1	2	1	2	1	2
42	B19	1	1	1	2	1	1
43	B20	1	1	1	2	1	2
44	B21	1	1	1	2	1	1
45	B22	1	1	1	1	1	1
46	B23	1	1	1	1	1	1
47	B24	1	1	1	2	1	2
48	B25	1	1	1	1	1	2
49	B26	1	2	1	2	1	1
50	B27	1	1	1	1	2	1
51	B28	1	1	1	2	1	1
52	B29	1	1	1	2	1	1
53	B30	1	1	1	2	1	1
54	B31	1	1	1	2	1	1
55	B32	1	1	1	2	1	1
56	B33	1	1	1	1	1	1
57	B34	1	1	1	2	1	2
58	B35	1	1	2	1	1	2
59	B36	1	2	1	2	1	1
60	C1	1	1	1	2	1	1
61	C2	1	1	1	2	1	2
62	C3	1	1	1	2	1	1
63	C4	1	1	1	2	1	2
64	C5	1	1	1	2	1	2
65	C6	1	1	1	2	1	1
66	C7	1	1	1	2	1	1
67	C8	1	1	1	2	1	2
68	C9	1	1	1	2	2	1
69	C10	1	1	1	2	1	2
70	C11	1	2	1	2	1	1

**Lampiran 6 (Lanjutan)****Hasil Kuesioner SMP (Bagian C)****Keterangan:**

<b>Kode</b>	<b>Keterangan</b>
C1	1 = Ya 2 = Tidak
C2	1 = Ya 2 = Tidak
C3	1 = Ya 2 = Tidak
C4	1 = Ya 2 = Tidak
C5	1 = Ya 2 = Tidak
C6	1 = Ya 2 = Tidak

Lampiran 7

Hasil Kuesioner SMP Negeri (Bagian D)

No. Nama	part D "Pertanyaan Tentang Pengetahuan Anda Mengenai Peraturan Lahu Lintas"																									Total		
	Pertanyaan No. (Benar = 1, Salah = 0, Tidak diisi = "-")																											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25			
1 A1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	0	1	1	1	0	1	0	1	1	17	
2 A2	0	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	0	1	0	1	17	
3 A3	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	0	1	0	1	0	1	1	17	
4 A4	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	0	0	1	0	0	1	16	
5 A5	1	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	1	1	0	1	0	1	0	0	1	15	
6 A6	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	0	1	1	0	1	0	1	0	1	1	16	
7 A7	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	0	0	1	0	1	1	1	18	
8 A8	1	1	0	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	0	1	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	11	
9 A9	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	15	
10 A10	0	1	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	1	0	1	1	0	0	1	1	0	1	15
11 A11	0	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	1	12	
12 A12	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	1	0	1	1	1	14	
13 A13	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	0	1	0	1	0	1	17	
14 A14	1	0	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	18	
15 A15	0	0	1	0	1	0	1	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	0	1	1	17
16 A16	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	22	
17 A17	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	1	1	15	
18 A18	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	0	0	1	1	11	
19 A19	0	1	0	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	0	0	0	1	1	16
20 A20	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	1	22	
21 A21	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	18	
22 A22	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	21	
23 A23	0	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	1	10
24 A24	1	0	0	0	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	7	
25 A25	1	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	15	
26 A26	0	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	1	0	1	1	0	0	1	1	19
27 A27	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	0	0	1	1	16
28 A28	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	0	1	1	18
29 A29	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	21	
30 A30	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	17
31 B1	1	1	1	0	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	1	14
32 B2	0	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	12
33 B3	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	0	1	0	1	0	1	16
34 B4	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	0	1	0	1	16
35 B5	1	1	0	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	1	1	0	0	0	13

# Lampiran 7 (Lanjutan)

## Hasil Kuesioner SMP Negeri (Bagian D)

No. Nama		part D "Pertanyaan Tentang Pengetahuan Anda Mengenai Peraturan Lalu Lintas"																									
		Pertanyaan No. (Benar = 1, Salah = 0, Tidak diisi = '-')																									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	Total
	36 B6	1	0	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	0	0	1	0	0	13
	37 B7	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	0	1	1	20
	38 B8	1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	1	0	1	1	1	18
	39 B9	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	0	0	1	0	1	1	1	1	0	0	1	0	1	1	15
	40 B10	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	0	1	1	0	0	0	1	16
	41 B11	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	0	1	0	1	1	0	1	1	12
	42 B12	1	1	0	1	1	0	0	0	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	0	1	1	0	0	0	1	12
	43 B13	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0	1	14
	44 B14	1	1	0	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	1	0	0	0	0	1	0	12
	45 B15	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	0	1	0	0	0	1	15
	46 B16	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	1	0	1	0	0	0	0	1	14
	47 B17	1	1	1	0	1	1	1	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	0	1	0	0	0	1	0	13
	48 B18	0	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	14
	49 B19	1	1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	1	0	15
	50 B20	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	13
	51 C1	0	0	1	0	1	0	1	1	1	1	1	0	1	0	1	0	1	0	1	1	0	0	0	1	1	13
	52 C2	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	0	1	0	0	0	1	1	1	1	0	1	15
	53 C3	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0	1	20
	54 C4	1	1	1	0	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	19
	55 C5	1	0	1	0	1	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0	1	0	0	1	1	1	17
	56 C6	1	1	0	0	1	1	1	0	1	0	0	1	0	1	1	1	1	0	0	1	0	1	1	1	1	16
	57 C7	1	0	0	0	1	1	1	1	0	1	1	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	1	1	0	1	13
	58 C8	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	0	0	1	0	1	1	0	1	1	15
	59 C9	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	23
	60 C10	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	1	1	1	1	0	1	0	1	0	1	1	17
	61 C11	0	1	0	0	1	1	1	0	1	1	1	0	0	1	1	1	1	0	1	1	0	0	0	1	1	15
	62 C12	0	1	0	0	1	1	1	0	1	1	1	0	0	1	1	1	1	0	1	0	0	1	1	1	1	15
	63 C13	1	1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	0	1	1	0	1	0	18
	64 C14	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	0	1	1	20
	65 C15	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	0	1	0	0	0	0	1	15
	66 C16	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	23
	67 C17	0	1	0	0	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	16
	68 C18	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	20
	69 C19	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	0	0	0	1	1	14
	70 C20	0	1	1	0	1	0	1	1	1	1	1	0	1	0	1	1	1	0	1	0	0	0	0	1	1	14







**Lampiran 7 (Lanjutan)****Hasil Kuesioner SMP (Bagian D)****Keterangan:**

1 = Benar

0 = Salah

Kunci Jawaban:

1	C
2	B
3	C
4	B
5	B
6	B
7	C
8	C
9	C
10	B
11	C
12	A
13	A
14	A
15	A
16	A
17	B
18	C
19	B
20	B
21	A
22	B
23	B
24	A
25	B

## Lampiran 8

### Hasil Kuesioner SMP Negeri (Bagian E)

No.	Nama	part E "Pertanyaan Tentang Kemauan Responden Untuk Melakukan Tindakan Dini Dalam Mencegah Kecelakaan Lalu Lintas"											
		1a	1b	1c	1d	1e	1f	JB	2	2a	2a Ket.		
1	A1	1		1		1		Helm	2	4			
2	A2	1	1	1	1	1		Oli	1	2			
3	A3	1	1	1				Helm	1	4			
4	A4	1	1	1	1	1		Helm	1	2			
5	A5	1	1	1				Helm	2	4			
6	A6	1	1	1	1	1		Helm	1	4			
7	A7	1	1	1		1		Helm	1	4			
8	A8	1	1	1	1			Helm	2	4			
9	A9	1	1	1				Helm	1	4			
10	A10	1	1	1	1			Helm	1	4			
11	A11	1	1	1	1			Oli	1	4			
12	A12	1	1	1	1			Helm	2	4			
13	A13	1	1	1	1			Oli	1	2			
14	A14	1	1	1				Pelindung Tangan	1	4			
15	A15	1	1	1	1	1		Helm	2	4			
16	A16	1	1	1				Helm	3	4			
17	A17	1	1	1	1	1		Helm	1	4			
18	A18	1	1	1	1			Helm	2	4			
19	A19	1	1	1	1	1		Helm	1	4			
20	A20	1		1	1			Helm	2	4			
21	A21	1		1	1			Helm	2	4			
22	A22	1	1	1	1	1		Helm	1	4			
23	A23	1	1	1	1	1		Helm	2	4			
24	A24	1	1	1	1	1		Helm	1	2			
25	A25	1	1	1				Helm	1	4			
26	A26	1	1	1				Helm	1	4			
27	A27	1	1	1	1	1		Helm	1	4			
28	A28	1	1	1	1	1		Helm	2	3			
29	A29	1		1	1			Helm dan Jaket	2	4			
30	A30	1	1	1	1	1		Helm dan Sarung Tangan	2	4			
31	B1	1	1	1	1			Helm	1	4			
32	B2	1	1	1	1			Oli	1	2			
33	B3	1	1	1	1	1		Helm	2	4			
34	B4	1	1	1	1			Helm	2	4			
35	B5	1	1	1	1			Helm	1	4			

## Lampiran 8 (Lanjutan)

### Hasil Kuesioner SMP Negeri (Bagian E)

No.	Nama	part E "Pertanyaan Tentang Kemauan Responden Untuk Melakukan Tindakan Dini Dalam Mencegah Kecelakaan Lalu Lintas"											
		1a	1b	1c	1d	1e	1f	JB	2	2a	2a Ket.		
36	B6	1		1	1			Helm SNI	2	4			
37	B7	1	1	1	1	1		Helm	2	4			
38	B8	1	1	1	1			Helm	1	4			
39	B9	1	1	1	1			Helm	1	4			
40	B10	1	1		1			Helm	1	4			
41	B11	1	1	1				Oli	1	2			
42	B12	1	1	1	1	1		Helm	2	4			
43	B13	1	1	1	1	1		Helm	2	4			
44	B14	1	1	1	1	1		Helm	2	4			
45	B15	1	1	1	1			Helm	1	4			
46	B16	1	1	1	1	1		Helm	2	4			
47	B17	1	1	1	1			Helm	1	4			
48	B18	1	1	1	1	1		Helm	1	4			
49	B19	1	1	1	1	1		Helm	1	4			
50	B20	1	1	1	1	1		Helm	1	4			
51	C1	1	1	1	1			Helm	2	4			
52	C2	1	1	1	1	1		Helm	2	5	Ketika sudah tid		
53	C3			1				Helm	2	4			
54	C4	1	1	1	1	1		Helm	2	4			
55	C5	1	1	1	1			Helm	2	4			
56	C6	1	1	1	1	1		Helm	1	5	Saat tidak/sudah		
57	C7	1	1	1	1	1		Helm	2	4			
58	C8	1		1	1	1	Menggunakan pelindung diri	Helm	2	5	Jika barang suda		
59	C9	1	1	1	1	1	Cek tingkat rawan kecelakaan	Helm	3	5	Kualitas memud		
60	C10	1	1	1	1	1		Helm	2	4			
61	C11	1	1	1	1	1		Alat pengaman	1	4			
62	C12	1		1	1			Helm	1	4			
63	C13	1	1	1	1	1		Helm, airbag tambahan	5	4			
64	C14	1	1	1	1	1	Tidak melakukan hal-hal yang	Memodif mobil dengan	2	4			
65	C15	1	1	1	1	1		Helm	1	3			
66	C16	1	1	1	1	1	Saling menghargai pengendara	Helm, sarung tangan m	2	4			
67	C17	1	1	1	1	1		Helm, sarung tangan	2	4			
68	C18	1	1	1	1	1		Helm	1	4			
69	C19	1	1	1	1			Helm	2	4			
70	C20	1	1	1	1	1	Menjaga keselamatan pengend	Helm keselamatan bers	1	5	Ketika barang te		

## Lampiran 8 (Lanjutan)

### Hasil Kuesioner SMP Swasta (Bagian E)

No.	Nama	part E "Pertanyaan Tentang Kemauan Responden Untuk Melakukan Tindakan Dini Dalam Mencegah Kecelakaan Lalu Lintas"									
		1a	1b	1c	1d	1e	1f	JB	2	2a	
1	A1	1	1	1	1	1		Helm	2	4	
2	A2	1	1	1	1	1		Helm	2	4	
3	A3	1	1	1	1	1		Helm	2	4	
4	A4	1	1	1	1	1		Helm	2	4	
5	A5	1	1	1	1	1		Helm	2	4	
6	A6	1	1	1	1	1		Helm	2	4	
7	A7	1	1	1	1			Helm	2	4	
8	A8	1	1	1	1			Helm	2	4	
9	A9	1	1	1	1	1		Helm	2	4	
10	A10	1	1	1	1	1		Helm	2	4	
11	A11	1	1	1	1	1		Helm	2	4	
12	A12			1				Helm	1	4	
13	A13	1	1	1	1	1		Helm	2	4	
14	A14	1	1	1	1	1		Helm	2	4	
15	A15	1		1	1			Helm	2	4	
16	A16	1	1	1	1	1		Helm	1	4	
17	A17	1	1	1	1	1		Helm	2	4	
18	A18	1						Helm	2	4	
19	A19	1	1	1	1	1		Oli	1	1	
20	A20	1	1	1	1	1		Helm	1	4	
21	A21	1	1	1	1	1		Helm	1	2	
22	A22	1	1	1	1			Helm	2	3	
23	A23	1	1	1	1	1		Helm	1	4	
24	B1	1	1	1	1			Helm	1	4	
25	B2	1	1	1	1	1		Helm	1	4	
26	B3	1	1	1				Oli	1	1	
27	B4	1	1	1	1	1		Helm	2	4	
28	B5	1	1	1	1			Helm	2	4	
29	B6	1	1	1				Helm	2	4	
30	B7	1	1	1	1			Helm	2	4	
31	B8	1	1	1	1	1		Helm	2	4	
32	B9	1	1	1	1			Helm	1	4	
33	B10	1	1	1				Helm	1	4	
34	B11	1	1	1	1			Helm	1	4	
35	B12	1	1	1	1			Helm	1	4	

## Lampiran 8 (Lanjutan)

### Hasil Kuesioner SMP Swasta (Bagian E)

No.	Nama	part E "Pertanyaan Tentang Kemauan Responden Untuk Melakukan Tindakan Dini Dalam Mencegah Kecelakaan Lalu Lintas"									
		1a	1b	1c	1d	1e	1f	JB	2	2a	
36	B13	1	1	1		1		Helm	2	3	
37	B14	1	1	1	1			Helm	1	4	
38	B15	1	1	1	1	1		Helm	2	4	
39	B16	1	1	1	1	1		Helm	1	4	
40	B17	1	1	1	1			Helm	1	4	
41	B18	1	1	1		1		Helm	2	4	
42	B19	1	1	1	1	1		Helm	2	4	
43	B20	1	1	1	1			Helm	2	4	
44	B21	1	1	1	1	1		Helm	2	3	
45	B22	1	1	1	1	1		Helm	2	4	
46	B23	1	1	1	1			Helm	2	4	
47	B24	1	1	1				Helm	2	4	
48	B25	1	1	1	1			Helm	1	4	
49	B26	1	1	1	1	1		Helm	1	4	
50	B27	1	1	1	1			Helm	2	4	
51	B28	1	1	1	1	1		Helm	1	4	
52	B29	1	1	1				Helm	2	4	
53	B30	1	1	1	1	1		Helm	2	4	
54	B31	1	1	1	1	1		Helm	2	4	
55	B32	1	1	1				Helm	2	4	
56	B33	1	1	1	1	1		Helm	1	4	
57	B34	1	1	1	1	1		Helm	2	4	
58	B35	1	1	1				Helm	2	4	
59	B36	1	1	1	1	1		Helm	2	4	
60	C1	1	1	1	1	1		Helm	2	4	
61	C2	1	1	1	1	1		Helm	2	2	
62	C3	1	1	1	1	1		Helm	2	4	
63	C4	1	1	1	1	1	Tidak terlalu cepat saat berke	Helm	2	4	
64	C5	1		1	1			Helm	1	4	
65	C6	1	1	1	1	1		Helm	2	4	
66	C7	1	1	1	1	1		Helm/alat peng	2	4	
67	C8	1	1	1	1	1		Helm	1	4	
68	C9	1		1				Helm	1	2	
69	C10	1	1	1				Helm	2	4	
70	C11	1	1	1	1	1		Helm	2	4	

### Lampiran 8 (Lanjutan)

#### Hasil Kuesioner SMP (Bagian E)

#### Keterangan:

Kode	Keterangan
1a	1 = Setuju 0 (tidak diisini) = tidak setuju
1b	1 = Setuju 0 (tidak diisini) = tidak setuju
1c	1 = Setuju 0 (tidak diisini) = tidak setuju
1d	1 = Setuju 0 (tidak diisini) = tidak setuju
1e	1 = Setuju 0 (tidak diisini) = tidak setuju
1f	Open Question
JB	Open Question
2	1 = < Rp 100.000 2 = Rp 100.000 – Rp 500.000 3 = > Rp 500.000
2a	1 = ≤ 3 bulan sekali 2 = > 3 – 6 bulan sekali 3 = ketika barang sudah tidak menarik lagi dan tidak mengikuti trend 4 = Ketika barang sudah tidak terpakai/rusak 5 = pendapat lain (open question)



## Lampiran 9

### Hasil Kuesioner SMP Negeri (Bagian *Theory of Planned Behavior*)

[illegible]



## Lampiran 10

### Hasil Kuesioner SMP Swasta (Bagian *Theory of Planned Behavior*)

[illegible]



**Lampiran 10 (Lanjutan)**

**Hasil Kuesioner SMP (Bagian *Theory of Planned Behavior*)**

**Keterangan:**

1 = Sangat tidak setuju

2 = tidak setuju

3 = netral

4 = setuju

5 = sangat setuju

## Lampiran 11

## Tabel distribusi t

One-tailed Two-tailed	.10 .20	.05 .10	.025 .02	.01 .05	.005 .01
df = 1	3.078	6.134	12.706	31.821	63.657
2	1.886	2.920	4.303	6.965	9.925
3	1.638	2.353	3.182	4.541	5.841
4	1.533	2.132	2.770	3.747	4.604
5	1.476	2.015	2.571	3.365	4.032
6	1.440	1.943	2.447	3.143	3.707
7	1.415	1.895	2.365	2.998	3.499
8	1.397	1.860	2.306	2.896	3.355
9	1.383	1.833	2.262	2.821	3.250
10	1.372	1.812	2.228	2.764	3.169
11	1.363	1.796	2.201	2.718	3.106
12	1.356	1.782	2.179	2.681	3.055
13	1.350	1.771	2.160	2.650	3.012
14	1.345	1.761	2.145	2.624	2.977
15	1.341	1.753	2.131	2.602	2.947
16	1.337	1.746	2.120	2.583	2.921
17	1.333	1.740	2.110	2.567	2.898
18	1.330	1.734	2.101	2.552	2.878
19	1.328	1.729	2.093	2.538	2.861
20	1.325	1.725	2.086	2.528	2.845
21	1.323	1.721	2.080	2.518	2.831
22	1.321	1.717	2.074	2.508	2.819
23	1.319	1.714	2.069	2.500	2.807
24	1.318	1.711	2.064	2.492	2.797
25	1.316	1.708	2.060	2.485	2.787
26	1.315	1.706	2.056	2.479	2.779
27	1.314	1.703	2.052	2.473	2.771
28	1.313	1.701	2.048	2.467	2.763
29	1.311	1.699	2.045	2.462	2.756
30	1.310	1.697	2.042	2.457	2.750
40	1.303	1.684	2.021	2.423	2.704
50	1.299	1.676	2.009	2.403	2.678
60	1.296	1.671	2.000	2.390	2.660
70	1.294	1.667	1.994	2.381	2.648
80	1.292	1.664	1.990	2.374	2.639
90	1.291	1.662	1.987	2.368	2.632
100	1.290	1.660	1.984	2.364	2.626
125	1.288	1.657	1.979	2.357	2.616
150	1.287	1.655	1.976	2.351	2.609
175	1.287	1.653	1.972	2.345	2.601
200	1.286	1.653	1.969	2.336	2.576
$\infty$	1.282	1.645			

Note: Table entry gives  $t^*$  corresponding to  $P(t \geq t^*) = \alpha$  for one-tailed tests and  $P(|t| \geq t^*) = \alpha$  for two-tailed tests.

Source: Computed using Fortran subroutines from the IMSL Library.

*Halaman ini sengaja dikosongkan*

# **BAB VI**

## **KESIMPULAN DAN**

## **SARAN**



## BAB VI

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 6.1. Kesimpulan

Berdasarkan tujuan penelitian dan analisis yang dilakukan diperoleh beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Nilai *Accident Rate* di Kota Surabaya secara umum (2010-2015) rata-rata sebesar 24,09 per 100 juta kend. Km. Tingkat kecelakaan tertinggi berada di jalan Blauran yaitu sebesar 78,87 per 100 juta kend. Km, dan terkecil berada di jalan Perak Barat yaitu sebesar 7,13 per 100 juta kend. Km. Semakin kecil jumlah lajur dan semakin tinggi tingkat kepadatan akan akan memberikan kemungkinan terjadinya kecelakaan lebih besar.
2. Tingkat pemahaman masyarakat (pelajar SMP) terhadap peraturan lalu lintas rata-rata sebesar 15,83 (Negeri) dan 16,6 (Swasta). Jika dikategorikan ke dalam penilaian termasuk “cukup”. Secara deskriptif rata-rata nilai Negeri lebih kecil dibandingkan nilai Swasta. Tidak ada perbedaan varians antara kelompok responden SMP Negeri dan Swasta terkait tentang tingkat pemahaman. Hal tersebut ditunjukkan dengan angka probabilitas  $0,086 > 0,05$ . Berdasarkan *Theory of Planned Behavior*, variabel yang mempengaruhi perilaku yang diukur dari niat adalah sikap (*Coefficients Beta*  $0,163 > 0,05$ ), norma subyektif (*Coefficients Beta*  $0,271 > 0,05$ ), dan kendali perilaku (*Coefficients Beta*  $0,477 > 0,05$ ) yang dipersepsikan. Sedangkan pengetahuan terkait peraturan lalu-lintas berpengaruh negatif signifikan pada niat mematuhi aturan lalu-lintas (*Coefficients Beta*  $-0,048 < 0,05$ ). Dari uji ANOVA atau F test didapat nilai F hitung sebesar 0.147 dengan probabilitas 0.703. Karena probabilitas lebih besar dari 0.05, maka model regresi tidak dapat digunakan untuk memprediksi Frekuensi

Kecelakaan atau dapat dikatakan bahwa KNOW (Pengetahuan) tidak berpengaruh terhadap Frekuensi Kecelakaan. **Pengetahuan** terkait peraturan lalu-lintas berpengaruh negatif signifikan pada **frekuensi kecelakaan** yang dialami. *Coefficients Beta* menunjukkan  $0,056 > 0,05$ , menyatakan bahwa semakin besar **pengetahuan** seseorang tidak akan meningkatkan **frekuensi kecelakaan**

## 6.2. Saran

Evaluasi kesadaran berperilaku lalu lintas masyarakat (pelajar tingkat SMP) terhadap tingkat kecelakaan di jalan (Kota Surabaya) yang telah penulis lakukan masih memiliki banyak kekurangan, diantaranya:

1. Metode regresi tidak dapat digunakan untuk memprediksi frekuensi kecelakaan terhadap pengetahuan, sehingga bisa dilakukan pengujian lanjut menggunakan metode peramalan.
2. Sampai saat ini belum ada penelitian yang melakukan penelitian tentang pengukuran tingkat *knowledge* (pengetahuan) terkait peraturan lalu lintas, terlihat dari hasil regresi tingkat pengetahuan dan frekuensi kecelakaan yang tidak signifikan.
3. Tidak semua peristiwa kecelakaan yang terjadi di jalan terdata oleh Polrestabes Unit Laka Lantas.

Masih perlu dilakukan penelitian lanjutan untuk mendapatkan hasil penelitian yang terbaik. Berikut ini beberapa saran yang diusulkan:

1. Mendalami pengukuran tingkat pemahaman *knowledge* terkait peraturan lalu lintas. Baik dari pertanyaan apa saja yang akan diberikan, bagaimana proses penilaian serta dll.
2. Penelitian lanjutan dapat dilakukan dengan objek yang lebih luas (bukan hanya SMP).
3. Bagi orangtua dan pihak sekolah, memberikan arahan sejak dini kepada anak tentang lalu lintas dan pentingnya untuk mematuhi peraturan lalu lintas. Serta mengendalikan kebebasan anak mereka untuk berkendara jika belum cukup umur.
4. Bagi Industri tertentu, penelitian lanjutan dapat dilakukan untuk mengetahui besarnya keinginan para pelajar SMP untuk mengkonsumsi/menggunakan produk sebagai alat

pelindung standar dalam berkendara sesuai dengan kebutuhan mereka.

# **DAFTAR PUSTAKA**

## DAFTAR PUSTAKA

- Ajzen, I. (1991). The Theory of Planned Behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50: 179-211.
- Ajzen, I. (2002a). *Construction a TpB questionnaire: Conceptual and methodological considerations*. Retrieved from <http://www.people.umass.edu/ajzen/pdf/tpb.measurement.pdf>
- Ajzen, I. (2002b). Perceived Behavioral Control, Self-Efficacy, Locus of Control, and Theory of Planned Behavior. *Jpurnal of Applied Social Psychology*, 32: 665-683.
- Arbuthnot, J., & Lingg, S. (1975). A Comparison of French and American Environmental behaviors, knowledgem and attitudes. *International Journal of Psychology*, 10: 275-281.
- Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kota Surabaya. (2015, November 26). *Disependukcapil Surabaya*. Retrieved November 26, 2015, from Disependukcapil Surabaya: <http://dispendukcapil.surabaya.go.id/index.php>
- Dinas Pendidikan Pemerintah Kota Surabaya. (2016, January 23). *Profil Sekolah*. Retrieved January 23, 2016, from Profil Sekolah: <http://profilsekolah.dispendik.surabaya.go.id/umum/index.php>
- Direktorat Jenderal Bina Marga Direktorat Bina Jalan Kota (BINKOT). (1997). *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*. Jakarta: Bina Karya (PERSERO).

- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. (2014, Maret). *Perhubungan Darat Dalam Angka 2013*. Retrieved from Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Republik Indonesia: <http://hubdat.dephub.go.id/>
- Fishbein, M., & Ajzen, L. (1975). *Belief, Attitude, Intention, and Behavior: An Introduction to Theory and Research*. Addison-Wesley Pub.
- Ghozali, I. (2011). *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program IBM SPSS 19* (5 ed.). Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Gujarati, D. N. (2003). *Basic Econometrics*. (I. Ghazali, Trans.) New York: Mc-Grawhill.
- Hobbs, F. D. (1995). *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*. (A. Djunaedi, Ed., S. TM., & Waldijono, Trans.) Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Indonesia, M. P. (2011). *Indonesia Patent No. 04/VI/PB/2011; MA/111/2011*.
- Kadiyali, L. (1983). *Traffic Engineering and Transport Planning*. Delhi: Khana Publishers.
- Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan. (2016, January 23). *Pusat Data dan Statistik Pendidikan-Kebudayaan*. Retrieved January 23, 2016, from Data Referensi Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan: Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
- Kompas Gramedia. (2013, Maret 14). *Motorplus-online*. Retrieved Oktober 15, 2015, from Motorplus-online: <http://motorplus->

online.com/read/HNfGFkv7KdwwuK8fo\_d1\_Xg3P5ZG2nm6SaOQhpYdH24/17/

- Mathieson, K. (1991). Predicting user intensions: Comparing The Technology. *Information Systems Research*, 2: 173-191.
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2014). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas*. Jakarta: Menteri Perhubungan Republik Indonesia.
- News Wakoka. (2015, September 24). *News Wakoka*. Retrieved November 12, 2015, from News Wakoka: <http://www.wakoka.co.id/angka-kecelakaan-lalulintas-indonesia-no-5-di-asia/>
- Notoatmodjo, P. D. (2005). *Promosi Kesehatan: Teori dan Aplikasi*. Jakarta: PT Rineka Cipta.
- Nunnaly, J. C., & Bernstein, I. H. (1994). *Psychometric Theory*. New York: MCGraw-Hill.
- Pemerintah Kota Surabaya. (2012). *Pemerintah Kota Surabaya*. Retrieved January 18, 2016, from Surabaya.go.id: [http://lh.surabaya.go.id/profile%20kehati/2012/LAMPIRAN/Lampiran%201%20\(Kondisi%20Umum\).pdf](http://lh.surabaya.go.id/profile%20kehati/2012/LAMPIRAN/Lampiran%201%20(Kondisi%20Umum).pdf)
- Pemerintah Kota Surabaya. (2015, September 11). *Surabaya.go.id*. Retrieved November 11, 2015, from Surabaya.go.id: <http://www.surabaya.go.id/berita/8227-geografi>
- Pignataro, L. J. (1973). *Traffic Engineering*. New Jersey: Prentice-Hall, Inc.
- Priyatno, D. (2008). *5 Jam Belajar Olah Data dengan SPSS 17*. Jogjakarta: Penerbit ANDI.



- Santrock, J. W. (2003). Adolescence Perkembangan Remaja. In J. W. Santrock, & W. C. Kristiaji (Ed.), *Adolescence Perkembangan Remaja* (S. B. Adelar, Trans., pp. 26-537). Jakarta: Erlangga.
- Sarwono, J. (2012). *Metode Riset Skripsi Pendekatan Kuantitatif (Menggunakan Prosedur SPSS)*. Jakarta: PT ELex Media Komputindo.
- Tabachnick, B. G. (1996). *Using Multivariate Statistics*. (I. Ghozali, Trans.) New York: Harper Collin.
- Warpani, S. P. (2002). *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: Penerbit ITB.



Syardianti,

Penulis dilahirkan di Muara Badak, 4 Mei 1992, merupakan anak keempat dari lima bersaudara. Penulis telah menempuh pendidikan formal di TK Kurnia Badak Baru (Kutai Kartanegara), SDN 012 Badak Baru (Kutai Kartanegara), SMP Negeri 1 Muara Badak (Kutai Kartanegara), SMA Muhammadiyah 1 (Yogyakarta). Setelah lulus dari SMA Muhammadiyah 1 Yogyakarta tahun 2010, penulis mengikuti ujian masuk Diploma Universitas Gadjah Mada (UGM) Yogyakarta dan diterima di Jurusan Diploma III Teknik Sipil SV-UGM pada tahun 2010 dan terdaftar dengan NIM 10/303414/NT/14246. Penulis pernah aktif dalam beberapa kegiatan seminar yang diselenggarakan oleh kampus UGM. Setelah lulus dari Diploma III Teknik Sipil SV-UGM, penulis mengikuti ujian masuk Program S1 Lintas Jalur Jurusan Teknik Sipil FTSP – Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS) Surabaya dan diterima di Program S1 Lintas Jalur Jurusan Teknik Sipil FTSP-ITS pada tahun 2014 dan terdaftar dengan NRP 3114 105 031.

*Halaman ini sengaja dikosongkan*